SKRZYDLATA POLSKA

NR 8 (815) ● 19. II. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

W numerze: LOTNICTWO MORSKIE USA ● ODRZUTOWE OLBRZYMY ● LOTNICZA AKCJA GOP

Na zdjęciu: Zwycięzca Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera, pilot Aeroklubu Gdańskiego — Marek Kochanowski. Foto: St. Jaśko

VIII KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

ODBĘDZIE SIĘ 19 MARCA 1967 R. W WARSZAWIE

Komunikat Zarządu Głównego APRL

Zarząd Główny Aeroklubu PRL podaje do wiadomości delegatów aeroklubów regionalnych i członków Stowarzyszenia, że na dzień 19 marca 1967 r. zwołany zostaje do Warszawy VIII KRAJOWY ZJAZD SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZY AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ.

Zjazd odbędzie się w Klubie Oficerskim w Warszawie, Aleja Niepodległości.

ZARZĄD GŁÓWNY AEROKLUBU PRL

„RASKO-2" NOWA RAKIETA POLSKICH METEOROLOGÓW

W Zakładzie Badań Rakictowych i Satelitarnych PIHM w Krakowie zbudowano prototyp polskiej rakiety na paliwo stałe. Nazwana ona została „Rasko-2". Konstruktorem jej jest mgr inż. J. Walczewski — współautor pierwszej naszej 2-stopniowej rakiety meteorologicznej „Meteor-1".

Przy pomocy „Rasko", niewielkiej 1,5-metrowej rakiety, osiągającej wysokość 3 km, prowadzone będą doświadczenia mające na celu m. in. sztuczne rozpraszanie chmur, bądź wywoływanie opadów. Wypróbowane zostanie oddziaływanie na chmury takich substancji chemicznych jak np. jodek srebra i suchy lód. Próby prowadzone będą wspólnie m. in. z Zakładem Aerologii PIHM w Legionowie. Jeśli będą one pomyślne, rozpraszanie chmur może w dalszej przyszłości znaleźć szerokie zastosowanie zwłaszcza w rolnictwie, np. do likwidowania chmur gradowych. W razie suszy możliwa będzie także sztuczna kondensacja pary wodnej w powietrzu i wywoływanie deszczu.

W Zakładzie Badań Rakietowych i Satelitarnych PIHM w Krakowie buduje się obecnie pierwszą liczącą 50 sztuk, serię rakiet „Rasko".

KRAKOWSCY METEOROLODZY ODBIERAJĄ Z KOSMOSU OBRAZY TELEWIZYJNE

Od kilku tygodni polska służba meteorologiczna wykorzystuje w swych prognozach informacje przesyłane... z Kosmosu. Stało się to możliwe dzięki zespołowi naukowców z Zakładu Badań Rakietowych i Satelitarnych PIHM w Krakowie, którzy pod kierunkiem mgra J. Kibińskiego zbudowali aparaturę pozwalającą na odbiór obrazów telewizyjnych przekazywanych przez amerykańskiego satelitę meteorologicznego „Nimbus". Polskie urządzenie składa się ze zdalnie sterowanej 4-metrowej anteny kierunkowej, odbiornika i przetwornika obrazu.

Dzięki łączności z Kosmosem meteorolodzy dysponują teraz codziennie zdjęciami obrazującymi dokładny układ chmur nad Polską i przyległymi terytoriami. Obrazy z satelity obejmują swym zasięgiem obszar od Bałtyku do Morza Śródziemnego.

Naukowcy odbierają przeciętnie do 3 zdjęć z jednego okrążenia orbity przez „Nimbusa". Ponieważ satelita znajduje się w ciągu doby 3-krotnie w zasięgu krakowskiej aparatury, meteorolodzy dysponują codziennie ok. 8—9 dokładnymi zdjęciami układów chmur.

Obecnie w Krakowie trwają prace nad przystosowaniem aparatury do odbioru zdjęć z drugiego amerykańskiego satelity meteorologicznego — „Essa".

ANTONINA CHMIELARCZYK najlepszym sportowcem Wybrzeża w 1966 r.

Nasza znakomita spadochroniarka, instr. Aeroklubu Gdańskiego, Antonina Chmielarczyk, zajęła pierwsze miejsce w tradycyjnym konkursie-plebiscycie redakcji „Dziennika Bałtyckiego" i Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki w Gdańsku na dziesięciu najlepszych sportowców Wybrzeża w 1966 r. Nasze gratulacje. (y)

GRONIK

GRONIK — miejscowość pod Zakopanem, to coś znacznie więcej dla wojskowych pilotów niż nazwa geograficzna. Gronik bowiem to w języku ludzi powietrza także określenie zawierające pełną nazwę Wojskowego Ośrodka Szkoleniowo-Kondycyjnego. Przyjeżdżają tutaj z całej Polski nasi wojskowi lotnicy, by „podnieść sobie kondycję", odetchnąć górskim powietrzem, nabrać energii do niełatwych obowiązków w powietrzu.

Nie zdradzimy wojskowej tajemnicy stwierdzając, że Gronik jest nowocześnie wyposażoną bazą, którą z zaciekawieniem oglądają goście z zagranicy. Dodajmy że jest to placówka, jaką nie każde państwo szczycące się lotnictwem dysponuje.

Nie należy mylić pobytu pilota na Groniku z urlopem wypoczynkowym. Przyjeżdża tu bowiem pilot nie tylko z własnej woli ale i... z obowiązku służbowego. Kondycja naszego pilota wojskowego jest bowiem warunkiem jego gotowości do wykonania zadań w powietrznym oceanie. Gronik to właśnie oparta na naukowych podstawach placówka szlifująca kondycję naszych lotników wojskowych.

A więc Gronik to coś więcej niż nazwa miejscowości pod Zakopanem...

Na zdjęciach obok: obrazki z Gronika.

Zdjęcia JANUSZ SZYMAŃSKI

493,7 tys. pasażerów w „LOCIE"

Główny Urząd Statystyczny opublikował komunikat zawierający dane wstępne o wykonaniu Narodowego Planu Gospodarczego i o rozwoju gospodarki narodowej w 1966 r. W dziale transport i łączność komunikat podaje, że Polskie Linie Lotnicze LOT przewiozły w 1966 r. 493,7 tysięcy pasażerów, tj. o 34,1 procent więcej niż w 1965 r.

Z CZEGO LOTNI PODWÓRKA

W AKADEMII Sztabu Generalnego im. gen. broni Karola Świerczewskiego w Warszawie odbyła się 20 stycznia br. Sesja Naukowa, poświęcona problematyce lotniczej Obrony Terytorialnej Kraju. Wzięli w niej m. in. udział przedstawiciele poszczególnych rodzajów lotnictwa wojskowego i Aeroklubu PRL.

★

MINĘŁO 10 lat kieleckiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. W okresie tym samoloty zespołu przewiozły 2 700 chorych, a piloci wylatali przy tym 5 360 godzin i przelecieli 700 000 kilometrów.

★

Z OKAZJI 25 rocznicy powstania Polskiej Partii Robotniczej odbyło się w Lotnictwie Operacyjnym spotkanie grupy byłych członków PPR z dowódcą LO gen. bryg. pil. Franciszkiem Kamińskim, Radą Wojskową i Komitetem Partyjnym Lotnictwa Operacyjnego.

★

NASZ czołowy skoczek, instruktor spadochronowy Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, Stefan Czerwonka, zajął 4 miejsce w VII dorocznym konkursie-plebiscycie „Tempa", „Nowin Rzeszowskich" i WKKFiT w Rzeszowie na 10 najlepszych sportowców rzeszowskich w 1966 roku. Gratulujemy.

★

ZESPÓŁ estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra" występuje obecnie w nowym, piątym z kolei w swej karierze, programem według scenariusza Jana Solnego. Premierowy występ odbył się w Klubie Oficerskim w Warszawie.

★

NA Walnym Zgromadzeniu Sprawozdawczo - Wyborczym Aeroklubu Opolskiego w styczniu br. wybrano nowe władze. Prezesem Zarządu został sekretarz KW PZPR mgr inż. Józef Kardyś, wiceprezesami: Włodzimierz Kosiński (przewodniczący ZW ZMS) i mgr Bronisław Janus (urzędujący), sekretarzem — Lech Engel, a skarbnikiem — Władysław Sakowicz. Ten ostatni, instruktor i długoletni zawiadowca lotniska klubowego, otrzymał na zgromadzeniu odznakę „Zasłużonemu Opolszczyźnie". Specjalną nagrodę ZG APRL otrzymał długoletni działacz aeroklubu Paweł Woźniak.

★

PILOCI Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Bydgoszczy przewieźli w ub. r. na sześciu samolotach ok. 900 chorych oraz 54 partie krwi i plazmy; wylatali przy tym ponad 1 400 godzin oraz przelecieli blisko 200 tys. km. Zespół ten uzyskał swą działalnością w 1966 r. czołowe miejsce w kraju.

★

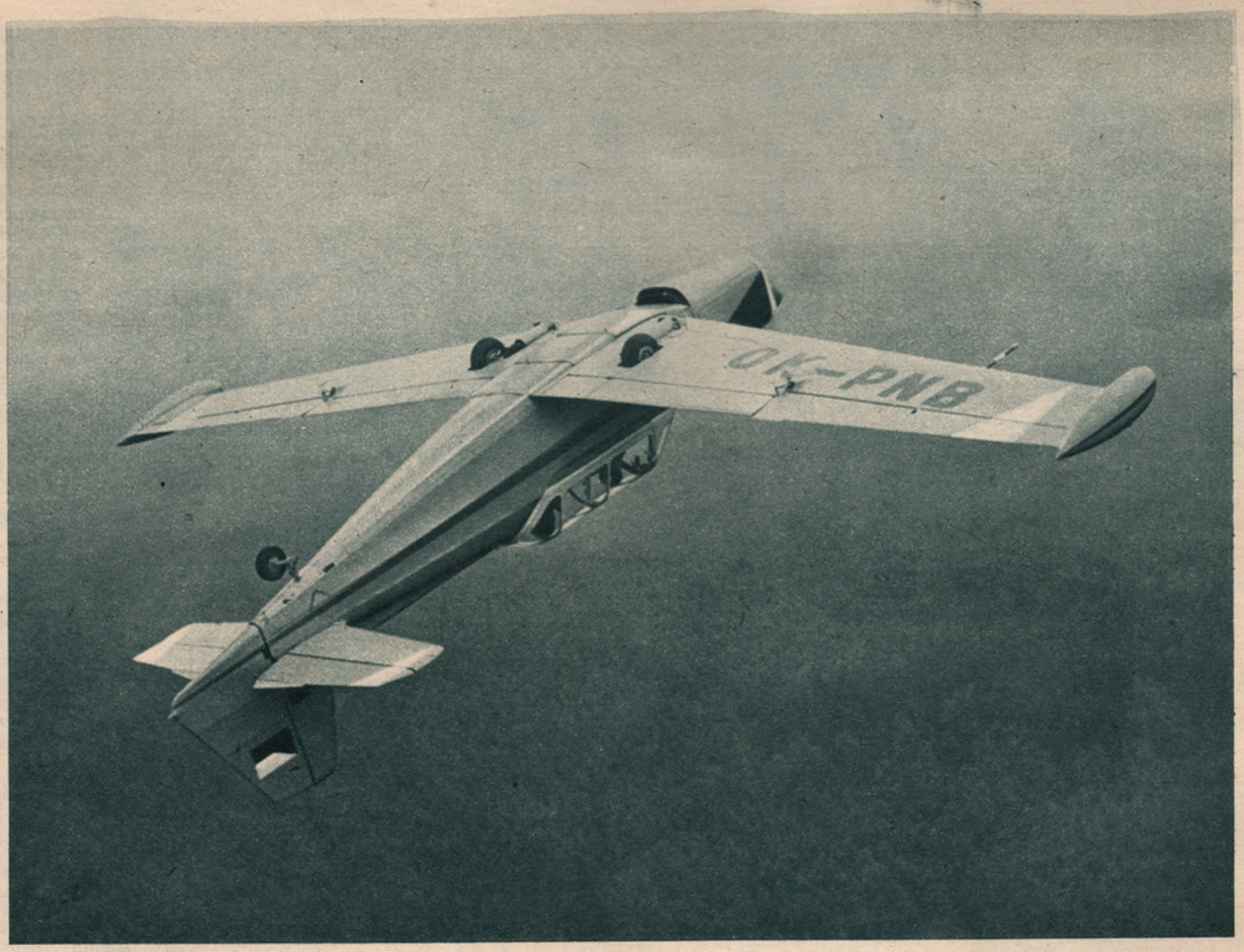
PODANA przez „lotnicze podwórko" wiadomość (nr 5 „Skrzydlatej") o bogatym dorobku szybowników Aeroklubu Częstochowskiego dotyczyła 1965 r., a nie — jak napisano — 1966 roku. Za pomyłkę przepraszamy.

★

PILOT-instruktor samolotowy Aeroklubu Zielonogórskiego, Stanisław Studencki, zajął II miejsce w konkursie-plebiscycie „Gazety Zielonogórskiej" i WKKFiT na najlepszego sportowca Ziemi Lubuskiej w 1966 r.

★

ZESPÓŁ Lotnictwa Sanitarnego w Lublinie dysponuje 4 samolotami (dwa S-13, PZL-101 i Super Aero). Piloci zespołu przewieźli nimi w ub. r. 400 chorych, wylatali 665 godzin i przelecieli 87 550 km.



Zlin Z-326 „Trener" w locie odwroconym. Foto: K. Masojidek

ECHA LOTNIA

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA 1968 W LESZNIE

SZYBOWNIKÓW polskich i wszystkich kibiców szybownictwa w kraju czeka na drugi rok wielkie wydarzenie: **Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie.**

Oto, na odbytym na początku lutego w Paryżu posiedzeniu Komisji Szybowcowej FAI, przedstawiciel Aeroklubu PRL zgłosił kandydaturę Polski na organizatora kolejnych mistrzostw szybowcowych świata w 1968 r. Nie trzeba podkreślać, że wniosek został przyjęty ze zrozumiałym zainteresowaniem i szczerym zadowoleniem, co — rzecz jasna — przesądziło o przyznaniu przez Międzynarodową Federację Lotniczą tej wielkiej imprezy naszemu krajowi.

Jak wiadomo, Polska już po świetnym zwycięstwie Makuli i Popiela na mistrzostwach świata w Argentynie w 1963 r. zdobyła sobie zwyczajowe prawo organizacji tej imprezy — co niedwuznacznie zresztą nam już sugerowano, ale sami nie bardzo się wówczas do tego kwapiliśmy. W rezultacie zorganizowali mistrzostwa u siebie Anglicy. Jednak po wspaniałym sukcesie naszych szybowników w South Cerney w 1965 r. opinia szybowcowa świata wskazywała jednoznacznie na Polskę, jako na organizatora następnych mistrzostw.

Z naszej strony decyzji nie podjęto od razu. Całą sprawę rozważano wnikliwie i wszechstronnie, nie dlatego, żebyśmy się może bali ponownej organizacji mistrzostw. Mając taki ośrodek jak Centrum Szybowcowe w Lesznie i doświadczoną kadrę, można przecież organizować je ze spokojem. Tylko tym razem, jak wiadomo, realizowana jest w Centrum nowa inwestycja — budowa nowoczesnego internatu, którego brak tak dotkliwie dawał się odczuć w tym ośrodku od dłuższego już czasu. Komisja Szybowcowa APRL wnioskowała u władz naczelnych lotnictwa sportowego organizację mistrzostw świata stosunkowo wcześnie, spotykając się z przychylnym stanowiskiem Zarządu Głównego w tej sprawie. Zachodziła jednak obawa (i chyba jeszcze zachodzi), czy — przy nie najlepszym w ub. r. tempie robót — internat zostanie ukończony w terminie? Klamka już teraz zapadła. Miejmy nadzieję, że budowniczowie obiektu dołożą wszelkich starań, aby internat w Centrum był gotowy na mistrzostwa, tzn. w zaplanowanym terminie przed nimi, o co gorąco prosimy.

Tak więc, za rok, dokładnie po dziesięciu latach (po raz pierwszy mistrzostwa odbyły się w Lesznie w 1958 r.) będziemy mieli w Polsce po raz drugi szybowcowe mistrzostwa świata i kolejny kongres OSTIV, ponieważ obie te imprezy są ze sobą nierozłącznie związane. Wielkie to wydarzenia w naszym szybownictwie, wielki zaszczyt, ale i zobowiązanie.

Sądząc ze wstępnych deklaracji, złożonych na posiedzeniu FAI w Paryżu, udział w mistrzostwach zapowiedziały już orientacyjnie 24 kraje, z ilością ponad 60 szybowców. Jest jednak pewne, że liczba szybowców wzrośnie do co najmniej 80. Obecnie na posiedzeniu FAI delegaci z Belgii, Francji, Czechosłowacji, Danii, Hiszpanii, Jugosławii, NRD, NRF, USA, W. Brytanii i Związku Radzieckiego zgłosili nieoficjalnie uczestnictwo ich reprezentacji w mistrzostwach w Lesznie w 1968 r.

Czołówka światowa. Będziemy więc mieli w Lesznie w przyszłym roku wielką rewię szybownictwa światowego — najlepszych pilotów i szybowców.

A tymczasem — my zabieramy się już do roboty. Rok na przygotowanie całej machiny mistrzostw, to nie tak znowu wiele. 18 lutego zbiera się w Warszawie na swe kolejne posiedzenie Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL, na porządku dziennym którego znajdą się sprawy mistrzostw 1968 r. Aeroklub PRL, jego kadrę i działaczy czeka dużo solidnej i wytężonej pracy. Wierzymy, że przygotują oni mistrzostwa na dobrym poziomie, że będą one — w co głęboko wierzymy — jeszcze jednym sukcesem szybownictwa polskiego, tak organizacyjnym jak i sportowym.

Ikarus

Adela Dankowska

Jerzy Góźdź

Alfred Bzyl

Stanisław Kluk

XII CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE – ZAKOŃCZONE

Miło nam z okazji ogłoszenia końcowych wyników XII z kolei Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera złożyć gratulacje zwycięzcy zawodów Markowi KOCHANOWSKIEMU z Aeroklubu Gdańskiego i podziękować serdecznie za udział w naszej imprezie wszystkim pilotom - uczestnikom zawodów całorocznych. Miło nam zakomunikować przy tej okazji, że zgodnie z ogólnym życzeniem pilotów — począwszy od tego roku redakcja nasza funduje dla zwycięzców Memoriału puchar przechodni. Zgodnie z regulaminem zdobędzie go na własność pilot, który zwycięży w Memoriale trzykrotnie rok po roku, lub pięciokrotnie w różnych latach. Na pucharze zostaną również wygrawerowane nazwiska zwycięzców Zawodów Całorocznych, począwszy od 1966 r.

Niezależnie od tego, zwycięzca tych zawodów otrzyma każdorazowo indywidualnie „Puchar Pilotów" od samych pilotów, ze składkowego „Funduszu pilotów na nagrody sportowe". Uroczyste wręczenie obu pucharów dla zwycięzcy Zawodów Całorocznych za 1966 r. oraz dyplomów pamiątkowych od redakcji dla pierwszej dziesiątki ich uczestników przewidujemy na tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lisich Kątach.

Redakcja

KOLEJNYM zwycięzcą XII Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera został pilot Aeroklubu Gdańskiego mgr inż. Marek Kochanowski, zdobywając 15 182 punkty, na co złożyły się: trójkąt 100 km z prędkością 91,25 km/h, trójkąt 200 km z prędkością 79,55 km/h i prędkość 67,28 km/h na trójkącie 400 km. W poprzednich Całorocznych Zawodach Szybowcowych zajmował on czołowe miejsca, które umożliwiły mu dwukrotny start w Szybowcowych Mistrzostwach Polski.

Na drugim miejscu uplasowała się znana szybowcowa rekordzistka krajowa i międzynarodowa Adela Dankowska, niezmiennie zajmująca od wielu lat czołowe miejsca w memoriale.

Miłą niespodzianką jest zajęcie trzeciego miejsca przez młodego i ambitnego pilota Aeroklubu Częstochowskiego — Jerzego Goździa. W roku ubiegłym dał on się poznać jako dobry zawodnik nie tylko w memoriale, lecz również w zawodach II ligi, odnosząc zwycięstwo na trójkącie 300 km.

W punktacji ogólnej aeroklubów bezapelacyjnie pierwsze miejsce zajmuje Aeroklub Warszawski (270 824 pkt.), przed aeroklubami: Stalowowolskim (138 042 pkt), Białostockim (113 696 pkt), Pomorskim (111 971 pkt) i Gdańskim (94 019 pkt).

Suma punktów jest miernikiem ilościowym, natomiast o poziomie latania w danym aeroklubie świadczy liczba zawodników zakwalifikowanych z memoriału do I i II ligi. Jeżeli tak będziemy rozpatrywać ubiegłoroczne Zawody Całoroczne, to pod względem jakościowym zdecydowany prym wiedzie Aeroklub Pomorski, gdyż aż trzech jego członków znajduje się w pierwszej dwudziestce memoriału. Aeroklub Warszawski wprowadził co prawda 4 zawodników do pierwszej dwudziestki, lecz jego sekcja szybowcowa ma bez porównania więcej pilotów. Cieszy nas to, że pozostali piloci z pierwszej dwudziestki pochodzą z różnych aeroklubów, nie wykluczając najmłodszych klubów, do których należy zaliczyć, m.in. Aeroklub Włocławski.

Barometrem warunków termicznych ubiegłego sezonu można uznać latające na wyrównanym poziomie, Centrum Szybowcowe w Lesznie, które rok rocznie zdobywało ponad 700 tys. pkt. W ostatnim jednak sezonie uzyskało tylko 335 tys. pkt.

Wyniki memoriału również dowodzą, że warunki termiczne w 1966 r., w porównaniu do 1965 roku, były słabe. Dla przykładu porównajmy szereg charakterystycznych danych, wymieniając na pierwszym miejscu wyniki z 1966 r., zaś na drugim z 1965 roku:

- najwyżej punktowana konkurencja: 6 061 — 7 150 pkt;
- pierwsze miejsce: 15 182 — 15 303 pkt:
- pięćdziesiąte miejsce: 6 511 — 7 150 pkt;
- setne miejsce: 3 756 — 4 530 pkt.

To, że gorsze rezultaty nie są wynikiem zmniejszonego zainteresowania Zawodami Całorocznymi, świadczy dobór konkurencji przez zawodników, charakterystyczny dla słabych warunków atmosferycznych: mianowicie przeważały trójkąty 100 i 200 km oraz długie przeloty docelowo-powrotne, często nie ukończone, które znacznie wyżej są wyceniane niż duże trójkąty z niewielkimi prędkościami. Tylko zwycięzcy udało się wykonać trójkąt rzędu 400 km (438,5 km z V = 67,28 km/h).

A oto garść pozostałych wyników:

— wykonano 17 trójkątów 300 km — najlepszą prędkość uzyskał Rajmund Jakób na „Foce" — 74,07 km/h;

Chwila odpoczynku.

W oczekiwaniu na lepsze warunki atmosferyczne.

Foto: H. Kucharski (3), J. Pomianowski (1)

Przed lotem należy sprawdzić szybowiec. Fachowa pomoc mechanika gwarantuje pełne zaufanie do sprzętu.

— wykonano 41 trójkątów 200 km — najlepszą prędkość uzyskał Jerzy Góźdź na „Foce" — 90,85 km/h; (tylko w 18 przypadkach przekroczono prędkość 70 km/h).

— wykonano 188 trójkątów 100 km — najlepszą prędkość uzyskał Jerzy Śnitko na „Foce" — 105,88 km/h (w 38 przypadkach przekroczono prędkość 80 km/h);

— wykonano 35 doceli-powrotnych ponad 300 km — najdłuższy (nie ukończony), na odległość 557 km wykonał Jan Wróblewski na „Bocianie".

Analizując Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski", za ostatnie dwa lata dochodzimy do wniosku, że osiągnęły one trwałą stabilizację ilościową. Dowodzi tego stała i imponująca liczba zawodników, nie zrażająca się kapryśną pogodą. Mamy nadzieję, iż po dwóch latach chudych nastanie rok tłusty, obfitujący w liczne cumulusy.

Nie wtajemniczonym objaśniamy, że w wykazie wyników cyfra 1 — oznacza przelot docelowy, 2 — przelot docelowo-powrotny, 3 — trójkąt 100 km, 4 — trójkąt 200 km, 5 — trójkąt 300 km, 6 — trójkąty 400 i 500 km.

Cyfra z literką **n** oznacza przelot nie ukończony, który jednak został wykonany w co najmniej 80%. Liczba 1 500, po znaku plus, to premia za rekord krajowy.

Na koniec pragniemy dodać, iż w ubiegłorocznych Zawodach Całorocznych startowało 245 pilotów szybowcowych. Z przyczyn technicznych publikujemy listę jedynie 128 zawodników.

US

Przed startem na podniebną trasę.

WYNIKI CAŁOROCZNYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

„Skrzydlatej Polski" o Memoriał R. Bitnera za rok 1966

1.	Marek Kochanowski	Gdańsk	3—91,25/4698	4—79,55/4783	6—67,28/5501	15 182
2.	Adela Dankowska	Poznań	2—384n/3840	3—103,87/5770+1500	4—64,80/3762	14 872
3.	Jerzy Góźdź	Ostrów	1—506/4048	3—86,25/4660	4—90,85/6061	14 769
4.	Alfred Bzyl	Bydgoszcz	2—538n/4842	3—93,33/4907	4—71,28/4780	14 529
5.	Stanisław Kluk	Stalowa Wola	3—94,15/4891	4—78,91/4780	5—68,03/4367	14 038
6.	Zbigniew Kudzewicz	Toruń	2—308/3696	3—90,81/4681	4—84,32/5512	13 889
7.	Bogdan Jóźwicki	Radom	3—94,41/4960	4—77,62/4349	5—68,52/4524	13 833
8.	Marek Skromny	Warszawa	3—90,85/4630	4—76,74/4388	5—67,67/4605	13 623
9.	Tadeusz Mikołajczyk	Włocławek	2—324/3880	3—103,00/5454	5—63,00/4050	13 392
10.	Jerzy Śnitko	Olsztyn	1—502n/3514	2—309/3708	3—105,48/5974	13 196
11.	Wiktor Sznurowski	Warszawa	2—346/3737	3—97,84/5259	4—71,12/4087	13 083
12.	Edmund Janowski	Toruń	2—308/3696	4—82,10/5290	5—59,42/4062	13 048
13.	Andrzej Kalinowski	Toruń	2—308/3696	3—79,23/3953	4—80,51/5131	12 780
14.	Stanisław Józefczak	Nowy Targ	3—76,28/4408	4—79,63/5153	3000 za rekord	12 561
15.	Ryszard Leja	Warszawa	3—75,71/3267	4—79,48/4489	5—65,90/4446	12 202
16.	Edward Sosnowski	Toruń	2—182/1965	3—95,07/4983	4—79,49/5029	11 977
17.	Rajmund Jakób	Poznań	2—196/2120	3—88,46/4496	5—74,07/5055	11 671
18.	Jerzy Dyczkowski	Lublin	2—384n/3456	3—82,59/4319	4—65,06/3785	11 560
19.	Emil Didyk	Jelenia Góra	2—336/4032	3—84,61/4561	4—58,85/2935	11 528
20.	Franciszek Szachewicz	Warszawa	3—75,71/3267	4—65,67/3597	5—61,28/4478	11 342
21.	Eugeniusz Fuchs	Świdnik	2—366n/3660	5—60,72/4217	6—340n/3400	11 277
22.	Olgierd Olszewski	Gdańsk	2—320/3456	3—76,39/3360	5—63,16/4415	11 231
23.	Jan Sójka	Ostrów	2—332/3585	3—75,00/3240	5—66,94/4386	11 211
24.	Stefan Makne	Poznań	3—75,00/3285	4—76,00/4734	5—318/3180	11 051
25.	Piotr Szczepański	Warszawa	2—335n/3015	3—74,82/3187	5—68,89/4697	10 899
26.	Ludwik Merło	Bydgoszcz	3—97,40/5274	4—51,23/2343	5—310n/3100	10 717
27.	Bolesław Kochanowski	Wrocław	2—286/3080	3—82,11/3826	4—63,97/3579	10 485
28.	Adam Witek	Kielce	3—97,05/5224	5—65,10/4347		9 571
29.	Adam Barycza	Rzeszów	2—385n/3465	3—65,68/2347	5—60,20/3700	9 512
30.	Jerzy Michalski	Warszawa	1—437n/3059	2—250/3000	3—74,82/3187	9 246
31.	Stanisław Caputa	Bielsko	1—498n/3486	2—101/1212	3—90,40/4545	9 243
32.	Antoni Schabowski	Rzeszów	2—116/1252	3—70,07/3246	4—80,80/4590	9 088
33.	Tadeusz Snochowski	Jelenia Góra	2—336/4032	3—61,18/1942	4—58,85/2935	8 909
34.	Wojciech Matz	Łódź	2—535n/4815	3—84,72/4065		8 880
35.	Włodzimierz Chmielewicz	Warszawa	2—346/3737	3—93,52/4870		8 607
36.	Franciszek Niechwiejczyk	Poznań	2—396/4276	3—52,00/1116	4—54,36/2922	8 314
37.	Mirosław Rybacki	Włocławek	2—324/3888	3—80,26/4056		7 944
38.	Tadeusz Supryn	Bielsko	3—102,70/5652	4— /2200		7 852
39.	Edmund Przybylski	Ostrów	2—332/3984	3—77,64/3864		7 848
40.	Roman Kędzierski	Warszawa	1—315n/2205	2—259n/2590	3—69,89/3049	7 844
41.	Stanisław Łuszpiński	Wrocław	2—500n/4500	3—72,56/3296		7 796
42.	Zbigniew Żółkoś	Bydgoszcz	2—360/3880	3—81,95/3883		7 763
43.	Henryk Lisiecki	Jelenia Góra	2—388n/3492	3—81,77/3826		7 318
44.	Stanisław Skonieczny	Bydgoszcz	2—330n/3300	3— /1120	5—281n/2810	7 230
45.	Zbigniew Noszczyk	Lublin	1—451n/3157	3—79,50/4010		7 167
46.	Andrzej Bański	Warszawa	2—226/2712	3—65,24/2379	4— /2043	7 134
47.	Janusz Wasilewski	Wrocław	2—438n/4380	3—68,57/2607		6 987
48.	Jacek Jaśkiewicz	Warszawa	3— /1040	4—77,64/3477	5—259n/2331	6 848
49.	Adam Zemanek	Lublin	2—214/2568	3—80,52/4072		6 640
50.	Alojzy Bandoła	Kraków	1—419n/2933	2—164/1968	3—55,30/1610	6 511
51.	Jerzy Krasiński	Warszawa	2—352/3168	3—74,28/3121		6 289
52.	Maksymiliana Paszyc	Wrocław	2—104/1248	3—52,70/1280	4—63,28/3625	6 153
53.	Stanisław Pasternak	Wrocław	2—456n/4560	3—54,20/1570		6 130
54.	Pelagia Majewska	Warszawa	2—479n/4311	3—56,60/1670		5 981
55.	Henryk Kucharski	Warszawa	2—170/2040	3—56,00/1720	4— /2200	5 960
56.	Andrzej Rataj	Poznań	3—80,23/3755	4— /2200		5 955
57.	Eugeniusz Pieniążek	Poznań	3—104,03/5830			5 830
58.	Stanisław Błasiak	Wrocław	2—150/1800	3—50,70/1250	4—50,54/2724	5 774
59.	Irena Kostka	Gdańsk	2—104/1248	3—59,45/2025	4—52,64/2484	5 757
60.	Andrzej Sokolski	Wrocław	3—52,00/1350	4—72,16/4397		5 747
61.	Jenusz Gogała	Wrocław	3—70,00/2736	4—53,40/3010		5 746
62.	Jan Wróblewski	Bydgoszcz	2—557n/5570			5 570
63.	Gromosław Czempiński	Poznań	3—103,00/5562			5 562
64.	Jan Baran	Wrocław	2—438n/4380	3— /1150		5 530
65.	Jan Madejczyk	Warszawa	2—150/1800	3—79,50/3609		5 409
66.	Julian Ziobro	Jelenia Góra	4—88,55/5395			5 395
67.	Franciszek Różański	Bydgoszcz	4—50,00/2220	5—49,00/3150		5 370
68.	Franciszek Kępka	Bielsko	3—98,50/5355			5 355
69.	Seweryn Delekta	Olsztyn	2—150/1800	3—75,30/3521		5 321
70.	Jan Gałuszka	Krosno	2—214/2568	3—61,16/2696		5 264
71.	Tadeusz Godlewski	Włocławek	2—301n/3010	3—61,18/2148		5 158
72.	Czesław Cnotliwy	Ostrów	3—89,18/5018			5 018
73.	Józef Michta	Kielce	2—260/3120	3—56,30/1810		4 930
74.	Zygfryd Jastrzębski	Katowice	2—200/2400	3—65,10/2530		4 930
75.	Bogusław Haman	Kielce	3—88,00/4900			4 900
76.	Mirosław Gajewski	Kielce	1—288n/2016	2—142/1704	3— /1180	4 900
77.	Eugeniusz Stogniew	Gliwice	2—160/1920	3—65,86/2596		4 516
78.	Edward Makula	Katowice	3—90,00/4510			4 510
79.	Janusz Pokropski	Białystok	1—305/2440	3 /1040		4 480
80.	Stefan Bodziany	Nowy Sącz	1—404n/2135	2—184/2208		4 343
81.	Andrzej Dziurzyński	Bielsko	3—86,57/4200			4 200
82.	Adam Zięba	Stalowa Wola	3—80,50/4194			4 194
83.	Roman Woszczerowicz	Warszawa	5—62,81/4167			4 167
84.	Stanisław Madaliński	Białystok	1—435n/3045	3— /1110		4 155
85.	Roman Gajos	Kielce	2—260/3120	3— /1010		4 130
86.	Andrzej Furmański	Nowy Sącz	1—320/2560	3—55,22/1562		4,122
87.	Antoni Janicki	Wrocław	2—456n/4104			4 104
88.	Andrzej Szumorek	Warszawa	2—250/3000	3— /1090		4 090
89.	Andrzej Rechnio	Warszawa	1—305/2440	3—55,71/1611		4 051
90.	Jerzy Brański	Białystok	1—505/4040			4 040
91.	Włodzimierz Jesionowski	Ostrów	4—67,31/3962			3 962
92.	Jerzy Kwieciński	Włocławek	2—324/3888			3 888
93.	Włodzimierz Wojtecki	Kielce	2—192/2304	3—56,70/1580		3 884
94.	Kazimierz Kubiak	Poznań	3— /1040	4—51,67/2837		3 877
95.	Józef Gorszczyński	Katowice	3—82,70/3860			3 860
96.	Andrzej Czubryj	Poznań	3— /1150	4— /2660		3 810
97.	Ireneusz Mikołajczyk	Gliwice	1—320/2560	3—52,00/1240		3 800
98.	Adam Białecki	Bydgoszcz	3—76,74/3774			3 774
99.	Wiera Kamińska	Białystok	3—76,74/3774			3 774
100.	Alojzy Bablikow	Bydgoszcz	3—76,36/3756			3 756
101.	Stanisław Targowski	Warszawa	2—346/3737			3 737
102.	Jan Nałęcz	Olsztyn	2—309/3708			3 708
103.	Witold Bródka	Jelenia Góra	3— /1180	4—51,80/2380		3 560
104.	Tadeusz Dziuba	Szczecin	2—122/1464	3—66,10/2020		3 484
105.	Stanisław Bryzgalski	Katowice	3—78,50/3483			3 483
106.	Marek Pawluk	Stalowa Wola	3—74,11/3461			3 461
107.	Romauld Szamkołowicz	Szczecin	2—180/2160	3—52,40/1280		3 440
108.	Jerzy Łącki	Warszawa	1—490n/3430			3 430
109.	Mieczysław Litwiński	Białystok	3—73,93/3428			3 428
110.	Wojciech Pluciński	Szczecin	2—180/2160	3— /1220		3 380
111.	Tadeusz Farsewicz	Olsztyn	2—150/1800	3—54,50/1540		3 340
112.	Mirosław Nalepa	Rzeszów	4—62,79/3299			3 299
113.	Stanisław Witek	Wrocław	1—302/2114	3— /1150		3 264
114.	Halina Lizończyk	Warszawa	1—315n/2205	3— /1040		3 245
115.	Leszek Szutowski	Bydgoszcz	3—74,60/3227			3 227
116.	Andrzej Jeśmanowicz	Toruń	3—74,66/3227			3 227
117.	Maciej Michalski	Kraków	3—75,18/3202			3 202
118.	Lucyna Bajewska	Warszawa	2—104/1248	3—59,40/1950		3 198
119.	Jacek Lewandowski	Łódź	2—174/2088	3— /1080		3 168
120.	Tadeusz Majewski	Warszawa	3—70,56/3091			3 091
121.	Achil Rudnik	Wrocław	2—170/2040	3— /1050		3 090
122.	Julian Kaleta	Swidnik	1—440n/3080			3 080
123.	Włodzimierz Przybyła	Olsztyn	2—150/1800	3—51,90/1280		3 080
124.	Zbigniew Bukowski	Warszawa	1—436n/3052			3 052
125.	Zygmunt Mazan	Warszawa	3—69,89/3049			3 049
126.	Jerzy Sałasiński	Włocławek	2—303/3030			3 030
127.	Ryszard Łukanowski	Lublin	2—252/3024			3 024
128.	Stanisław Skrzyński	Warszawa	2—250/3000			3 000

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 418

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY OGÓLNE

KLASA G-II (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Noc — Grupa 8
Zenon Brongiel, Józef Stelmaszyk, Jerzy Dudek, Edward Kulesza, Stefan Czerwonka, Zbigniew Dzius, Tadeusz Antoniak, Andrzej Zalasiński (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 21.10.1966 r. 8,70 m

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Noc — Grupa 6
Józef Stelmaszyk, Jerzy Dudek, Edward Kulesza, Jerzy Fail, Tadeusz Antoniak, Zbigniew Dzius (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 3/4.11.1966 r. 3,28 m

Celność skoku z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień — Grupa 3
Stefan Czerwonka, Edward Kulesza, Leopold Borek (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 5.12.1966 r. 2,03 m

Celność skoku z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień — Grupa 4
Stefan Czerwonka, Stanisław Sidor, Tadeusz Antoniak, Lech Jeske (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 5.12.1966 r. 3,66 m

Celność skoku z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień — Grupa 5
Edward Kulesza, Tadeusz Antoniak, Stefan Czerwonka, Lech Jeske, Józef Stelmaszyk (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 14.12.1966 r. 3,27 m

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień — Grupa 9
Stefan Czerwonka, Tadeusz Antoniak, Edward Kulesza, Józef Stelmaszyk, Zenon Brongiel, Jerzy Sobczyk, Jan Wrodarczyk, Wiesław Skwara, Lech Jeske (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 31.12.1966 r. 5,88 m

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień — Grupa 9
Józef Stelmaszyk, Tadeusz Antoniak, Zenon Brongiel, Stefan Czerwonka, Jerzy Sobczyk, Edward Kulesza, Jan Wrodarczyk, Wiesław Skwara, Leopold Borek (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 31.12.1966 r. 5,47 m

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
płk pil. mgr Arnold Juniter

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 419

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

101 (3097) Stanisław Kapkowski — 5 h 03 min, 1300 m, 81 km (7.08.1966)
102 (3098) Jan Łęgocki — 5 h 18 min, 1100 m, 80 km (12.08.1966)
103 (3099) Józef Obała — 6 h 30 min, 1100 m, 80 km (12.08.1966)
104 (3100) Longin Borysewicz — 6 h 15 min, 1100 m, 65 km (17.08.1966)
105 (3101) Andrzej Nawracaj — 5 h 33 min, 1200 m, 140 km (29.08.1966)
106 (3102) Henryk Krawczyk — 5 h 58 min, 1650 m, 95 km (30.07.1966)
107 (3103) Bronisław Janus — 5 h 17 min, 1050 m, 70 km (10.08.1966)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

27 (598) Mirosław Gajewski — 4200 m, 310 km (5.11.1966)
28 (599) Jan Pisarkiewicz — 4150 m, 309 km (6.11.1966)
29 (600) Franciszek Ragankiewicz — 3900 m, 301 km (6.11.1966)
30 (601) Zbigniew Dzius — 5330 m, 304 km (29.11.1966)
31 (602) Jan Kamiński — 6170 m, 310 km (2.12.1966)
32 (603) Stanisław Tomaszewicz — 5250 m, 308 km (2.12.1966)
33 (604) Stanisław Pasternak — 4450 m, 322 km (2.12.1966)
34 (605) Andrzej Nejman — 7320 m, 305 km (2.12.1966)
35 (606) Zygmunt Mazan — 4450 m, 308 km (2.12.1966)
36 (607) Stanisław Witek — 4450 m, 302 km (13.12.1966)
37 (608) Tadeusz Dunowski — 4800 m, 355 km (13.12.1966)
38 (609) Waldemar Ratajczak — 3630 m, 320 km (4.10.1966)
39 (610) Lechosław Przybylski — 3250 m, 303 km (30.12.1966)

DIAMENTY ZA PRZEWYŻSZENIE 5000 M

18 (308) Zbigniew Dzius — 5330 m (29.11.1966)
19 (309) Franciszek Szachewicz — 5560 m (2.12.1966)
20 (310) Aleksander Murawski — 6250 m (2.12.1966)
21 (311) Jan Wiśnicki — 5750 m (2.12.1966)
22 (312) Zbigniew Żółkoś — 6250 m (2.12.1966)
23 (313) Jan Kamiński — 6170 m (2.12.1966)
24 (314) Mieczysław Miedziak — 6000 m (2.12.1966)
25 (315) Stanisław Drozdowski — 6350 m (2.12.1966)
26 (316) Stanisław Tomaszewicz — 5250 m (2.12.1966)
27 (317) Jan Pisarkiewicz — 5900 m (2.12.1966)
28 (318) Edmund Przybylski — 5900 m (2.12.1966)
29 (319) Andrzej Nejman — 7320 m (2.12.1966)
30 (320) Leszek Haber — 6000 m (2.12.1966)
31 (321) Edward Janas — 6000 m (2.12.1966)
32 (322) Bolesław Kochanowski — 6100 m (2.12.1966)
33 (323) Zbigniew Frankowski — 5250 m (2.12.1966)
34 (324) Jan Tarczoń — 7000 m (2.12.1966)
35 (325) Józef Krzywda — 5050 m (13.12.1966)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
płk. pil. mgr Arnold Juniter

AEROKLUBY

CZĘSTOCHOWA

PRZY klubie „Stradom" istnieje modelarnia, która zrzesza 35 uczniów. Oprócz poznawania tajników budowy statków powietrznych młodzi ludzie uczą się racjonalnego wykorzystania czasu pozaszkolnego. Kierownictwo Klubu „Stradom" wraz z Aeroklubem Częstochowskim zorganizowało spotkanie z modelarzami wraz z ich rodzicami oraz przedstawicielami AC. Na spotkaniu mówiono o wychowawczej roli aeroklubu, o zadaniach jakie ciążą na ludziach, którzy pracują w lotnictwie sportowym i są zarazem wychowawcami młodzieży. Dyskusja w czasie spotkania była interesująca i wniosła dużo nowego do pracy Klubu.

Na zakończenie wyświetlano filmy o tematyce lotniczej.

Józef Glanc

KIELCE

W niedzielę, 15 stycznia 1967 roku ludność z terenu powiatu Przysieka, przedstawiciele władz, partii politycznych i organizacji społecznych uczestniczyli w uroczystości odsłonięcia pomnika ku czci zamordowanych przez hitlerowców spadochroniarzy radzieckich. Uroczystość odbyła się w miejscowości Janki, pow. Przysieka, woj. kieleckie.

Spadochroniarze radzieccy zamordowani przez hitlerowców w tej miejscowości wchodzili w skład grupy dywersyjnej działającej na terenie województwa kieleckiego.

Przed pomnikiem poległych spadochroniarzy młodzież i społeczeństwo złożyło wieńce i wiązanki kwiatów.

★

Z okazji X-lecia istnienia Związku Młodzieży Wiejskiej kadra Aeroklubu Kieleckiego spotkała się z przewodniczącym Zarządu Wojewódzkiego ZMW w Kielcach Henrykiem Wroną. Przewodniczący ZW ZMW opowiedział o historii i aktualnej działalności ZMW, a także odpowiadał na liczne pytania dotyczące 10-letniej działalności tej organizacji.

★

Popularny szybownik Adam Witek, obecnie urzędujący wiceprezes Aeroklubu Kieleckiego, cieszy się dużą popularnością wśród kieleckiej młodzieży. Toteż nazwisko jego znalazło się na liście dorocznego plebiscytu „Słowa Ludu" na najlepszego sportowca Kielecczyzny.

Marta Domagała

ŁÓDŹ

W dniu 8. I. 1967 r. w Aeroklubie Łódzkim odbyło się zebranie członków, na którym omówiono wyniki za rok szkoleniowy 1966. Podsumowania dokonali poszczególni kierownicy sekcji.

Sekcja Spadochronowa. Wysłano na przeszkolenie do CWL Krosno kandydatów dla potrzeb wojsk powietrzno-desantowych. Trzecią klasę uzyskało 7 skoczków, drugą — 5 skoczków, w grupie wyczynowej trenowało 13 skoczków. Za wyczyn sportowy uzyskano 703 punkty. Wykonano 885 skoków z samolotów. Skoczkowie sekcji brali udział w zawodach w kraju oraz w Czechosłowacji i na Węgrzech odnosząc sporo sukcesów.

Sekcja Szybowcowa. W ramach LPW I st. wyszkolono 26 pilotów, dla potrzeb własnych — 5 pilotów, trzecią klasę uzyskało 7 pilotów, drugą — 4 pilotów. Uzyskano 12 warunków do srebrnych odznak szybowcowych. Pełne srebrne odznaki zdobyło 3 pilotów, przewyższenie 3 000 m uzyskało 2 pilotów. 5 000 m — 2 pilotów, złote odznaki — 2 pilotów. Diament za przelot 500 km zdobył jeden pilot. Wylatano na szybowcach 1 100 godzin, przeleciano 18 000 km, uzyskano 70 960 punktów w Zawodach Całorocznych. W Szybowcowych Mistrzostwach Polski AŁ reprezentowany był przez trzech pilotów. Jacek Lewandowski został wicemistrzem Polski juniorów.

Sekcja Samolotowa. W nurcie LPW II stopnia wyszkolono 19 pilotów. Zdobyto 13 nowych uprawnień. Na samolotach wylatano 1 936 godzin. Piloci samolotowi uczestniczyli w kilku imprezach, dwie załogi brały udział w Samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów, jedna załoga w Locie Południowo-Zachodniej Polski oraz jeden pilot w zawodach młodych akrobatów.

Rok 1966 w Aeroklubie Łódzkim bogaty był w czyny społeczne. Wartość globalna czynów wykonanych przez kadrę etatową i pilotów wynosi 21 870 zł. W pracach wyróżnili się W. Kalita, A. Rympel, W. Madejski, M. Kotlicki i W. Swierz.

Po zakończeniu zebrania piloci AŁ zebrali 131 zł na „Puchar Pilotów".

Stanisław Mucha

MIELEC

W dniu 15 stycznia 1967 r odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu Mieleckiego. Referat sprawozdawczy wygłosił prezes ustępującego zarządu Kazimierz Tyrlik. Po sprawozdaniu prezesa Komisja Rewizyjna udzieliła absolutorium ustępującemu zarządowi.

W obszernej dyskusji zebrani w sposób rzeczowy i krytyczny ustosunkowali się do niektórych braków sprzętowych, jak również do organizacji lotów. Zwrócono uwagę, aby przyszły zarząd bliżej zajął się sprawami trudności lokalowych z jakimi boryka się aeroklub. Przewodniczący sekcji spadochronowej S. Furmaniak poinformował zebranych o dotychczasowych pracach nad reaktywowaniem sekcji spadochronowej.

Walne zgromadzenie honorowym prezesem Aeroklubu Mieleckiego wybrało naczelnego dyrektora WSK Mielec mgra Tadeusza Ryczaja, natomiast prezesem nowo wybranego Zarządu został inż. Marian Piłat.

Osiągnięcia sportowo-wyszkoleniowe aeroklubu w 1966 r, które omówiono w referacie, przedstawiają się następująco:

W **Sekcji Samolotowej** trenowało 28 pilotów, którzy uzyskali 24 różne uprawnienia i wylatali 407 godzin. Do III klasy wyszkolono 3 pilotów i jednego pilota do II klasy:

Sekcja Szybowcowa wyszkoliła do III klasy 11 pilotów oraz do II klasy 2 pilotów, którzy uzyskali również licencję pilota szybowcowego. 1 pilot uzyskał I klasę. Piloci T. Pakuła i A. Tomczyk zdobyli złote odznaki szybowcowe, a złotą odznakę szybowcową z 3 diamentami zdobył ponadto Tadeusz Pakuła. Zdobyto 1 diament za przelot docelowy 300 km i 1 diament za przewyższenie 5 000 m. Wylatano 435 godzin i przeleciano 3 905 km, w tym 2 176 km po trasach zamkniętych

Szybowce cierpliwie czekają w hangarach na nadejście sezonu letniego.
Foto: H. Kucharski

CZESŁAW ŁOJKO
Członek ZG APRL
Prezes
Aeroklubu Białostockiego

Białostoccy lotnicy sportowi

JUŻ wkrótce VIII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL podsumuje dotychczasową swą działalność. Owocna ona była, tak na odcinku spraw wyszkoleniowych, sportowych jak i w dziedzinie polityczno-wychowawczej. Cząstką tych sukcesów są bez wątpienia efekty pracy naszego aeroklubu, który w ostatnich latach należał do najlepszych w kraju.

Wypada więc chyba zacząć od odpowiedniego doboru Zarządu Aeroklubu Białostockiego. Członkowie Zarządu, to ludzie bez reszty oddani sprawom lotnictwa, zajmujący poważne i odpowiedzialne stanowiska. W kierowaniu właściwym procesem działalności lotniczej na Biastoccyźnie zgłosili swój udział towarzysze z wojewódzkiej instancji partyjnej, z Wojewódzkiej Rady Narodowej, Kuratorium Okręgu Szkolnego, wojewódzkiego sztabu wojskowego, z naszej bratniej organizacji LOK i z ZMS. Fakt, który nas cieszy i napawa dumą to ten, iż prezesem honorowym naszego aeroklubu jest przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej — Stefan Żmijko. Oddany bez reszty sprawom rozwoju lotnictwa na Białostocczyźnie, jest wielkim przyjacielem wszystkich białostockich lotników.

Dokonując bilansu działalności naszego aeroklubu, pragnę podkreślić fakt, że każdego roku obserwuje się większe zainteresowanie sportem lotniczym wśród młodzieży. Ograniczę się więc w ogólnych zarysach do dorobku białostockiego ośrodka lotniczego w okresie ubiegłej kadencji władz, tj. od 1 marca 1964 roku do 11 grudnia 1966 roku.

W działalności propagandowej zorganizowano społeczeństwu naszego województwa 2 pokazy lotnicze, którym przyglądało się ponad 5 000 osób. Zawodów modeli latających i pokazów modelarskich zorganizowano 14, przy współudziale ponad 1 500 młodzieży. Masowe były organizowane spotkania społeczeństwa naszego województwa z czołowymi ludźmi lotnictwa Polski Ludowej, między innymi z Edwardem Makulą, Pelagią Majewską, Adamem Witkiem, Franciszkiem Kępką oraz z innymi pilotami — członkami szybowcowej kadry narodowej. Takich spotkań zorganizowano w sumie 234, z udziałem 19 300 uczestników, głównie młodzieży szkół średnich. Odczytów o tematyce lotniczej przeprowadzono 93. Wysłuchało ich ponad 5 000 osób. Na apel „Dni otwartego lotniska" zorganizowano 164 wycieczki, a liczba młodzieży zwiedzającej nasz obiekt przekroczyła 11000 osób. Wspólnie z Zarządem Wojewódzkim LOK i ZMS zorganizowano 49 młodzieżowych konkursów lotniczych, w których brało udział 2 190 osób. Każdego roku w omawianym okresie zorganizowano obozy szkoleniowo-wypoczynkowe, przy głównym udziale ZMS dla przewodniczących kół lotniczych. W wyniku tego przybyło 20 nowych kół lotniczych, a obecnie istnieje ich 40, liczących 1 320 członków. Koło lotnicze im. Żwirki i Wigury przy Technikum Mechanicznym w Białymstoku należy do najliczniejszych w kraju.

W dziedzinie wyszkolenia lotniczego sekcja spadochronowa wykonała 1 347 skoków. Wyszkolono do klasy I 2 skoczków, do klasy II — 5 skoczków, zaś do klasy III — 21 skoczków. Instruktor spadochronowy Ryszard Ożarowski wykonał 7 grudnia 1966 roku tysięczny skok spadochronowy, realizując swój czyn „Tysiąc skoków w roku Tysiąclecia Państwa Polskiego".

Piloci sekcji szybowcowej wylatali 3 615 godzin, przelatując na szybowcach ponad 40 000 km po trasach otwartych i zamkniętych. W Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera szybownicy zgromadzili 351 457 punktów, co stawia nasz aeroklub na tym odcinku w czołówce kraju. Szybownicy zdobyli ponadto 18 srebrnych odznak szybowcowych, 2 złote, 2 diamentowe i aż 14 diamentów za przeloty docelowe 300 km. i otwarte ponad 500 km. Padły dwa nowe rekordy szybowcowe, a mianowicie: Wiera Kamińska na szybowcu „Bocian" ustanowiła rekord międzynarodowy, a Konrad Wiciński za sterem „Foki" ustanowił rekord krajowy po trasie trójkątnej o obwodzie 100 km. 3 szybowników uzyskało I klasę, 10 pilotów — II klasę oraz aż 68 młodych pilotów klasę III.

Piloci sekcji samolotowej wylatali 2 211 godzin. W ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia wyszkolono 32 pilotów, poświęcając na to 1 700 godzin, 3 pilotów uzyskało klasę I, 3 — klasę II, a 4 pilotów klasę III wyszkolenia samolotowego. Zdobyto ponad 20 uprawnień samolotowych, a piloci sekcji reprezentowali nasz aeroklub na różnego rodzaju imprezach krajowych.

Owoc tych wyników jest dziełem ofiarnej i wypróbowanej kadry etatowej, doświadczonych instruktorów i wysoko kwalifikowanych mechaników. Marzeniem wszystkich białostockich lotników i działaczy lotnictwa jest, aby nasi piloci latali dalej i szybciej po nowe sukcesy i rekordy, by systematycznie podnosili swoje kwalifikacje lotnicze.

U progu VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL wypada więc wszystkim członkom Aeroklubu Białostockiego życzyć nowych sukcesów. Aby nasz aeroklub był nadal dobrą szkołą wychowania i kształcenia nowych kadr dla lotnictwa Polski Ludowej.

---

oraz zdobyto 26 000 punktów do memoriału Bitnera.

*

Grono entuzjastów sportu spadochronowego pod przewodnictwem niżej podpisanego w listopadzie 1966 r rozpoczęło prace przygotowawcze nad reaktywowaniem działalności sekcji spadochronowej. Owocem tej działalności było pierwsze zebranie organizacyjne w dniu 12 stycznia 1967 r, na którym formalnie reaktywowano sekcję spadochronową, nad którą patronat objął Zarząd Zakładowy ZMS przy WSK Mielec.

Sekcja spadochronowa Aeroklubu Mieleckiego powstała po reaktywowaniu aeroklubu w 1953 roku, której założycielem i instruktorem był Tadeusz Gołębiowski. W okresie istnienia sekcji (1953—1962) przeszkolono ponad 500 skoczków spadochronowych i wykonano 2 074 skoki z samolotów. Skoczkowie sekcji ustanowili w tym czasie 5 rekordów Polski i 1 rekord świata, z czego do dnia dzisiejszego przetrwały w tabeli rekordów, a tym samym są w posiadaniu skoczków spadochronowych aeroklubu, 3 rekordy Polski.

Uzyskano też jeden tytuł mistrza sportu w spadochroniarstwie (1956 r). Ponadto skoczkowie spadochronowi brali wielokrotnie udział w mistrzostwach Polski, zajmując w nich dobre miejsca. Po raz pierwszy w historii polskiego spadochroniarstwa skoczkowie naszego aeroklubu zaczęli wykonywać skoki spadochronowe posługując się wysokościomierzami. Było to w roku 1958. Brali również aktywny udział w różnych pokazach i imprezach lotniczych organizowanych przez aeroklub, m.in. podczas pokazów lotniczych w 1959 r. w Mielcu jako drudzy w Polsce wykonali zespołowy skok spadochronowy parą, trzymając się za ręce podczas wolnego spadania.

Na zebraniu organizacyjnym reaktywowania sekcji spadochronowej ustalono plan pracy na rok 1967, który przewiduje: zorganizowanie i przeprowadzenie szkolenia teoretycznego; załatwienie przydziału sprzętu spadochronowego; rozpoczęcie przygotowania naziemnego i skoki; wykonanie minimum 100 skoków spadochronowych, przygotowanie 1—2 skoczków do egzaminu na licencję skoczka spadochronowego.

Postanowiono pracę sekcji w początkowym okresie oprzeć na działalności społecznej, następnie poczynić starania w APRL o przydział ryczałtu dla instruktora spadochronowego. Obecnie sekcja liczy 36 członków, w tym 10 członków posiada już skoki oraz 6 członków po badaniach (zdolnych) w GOBLL.

Mamy nadzieję, że zarząd i kierownictwo Aeroklubu Mieleckiego jak również APRL pomoże sekcji w tym trudnym okresie w uzyskaniu sprzętu spadochronowego w celu urzeczywistnienia naszych zamierzeń.

Stefan Furmaniak

OPOLE

W dniu 15 stycznia 1967 r odbyło się Walne Zgromadzenie Aeroklubu Opolskiego. Uroczystemu charakterowi tego zgromadzenia sprzyjała piękna dekoracja zabytkowej sali konferencyjnej średniowiecznego ratusza w Opolu.

Wysoką rangę zgromadzeniu nadawała obecność przedstawicieli najwyższych władz partyjnych i administracyjnych województwa z sekretarzem KW PZPR J. Kardysiem, wiceprzewodniczącym PWRN F. Adamcem, szefem Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego gen. bryg. A. Freniem, sekretarzem KM PZPR Z. Kaweckim i członkiem Sejmowej Komisji Obrony Narodowej, posłem na sejm R. Kostrzewą na czele. Ze strony Zarządu Głównego APRL udział w obradach wziął sekretarz generalny płk pil. mgr A. Juniter.

W dyskusji, w której zabierało głos wielu członków i działaczy, położono szczególny nacisk na pracę z młodzieżą i stworzenie lepszej bazy gospodarczo-technicznej.

Prezesem nowego Zarządu został wybrany sekretarz KW PZPR mgr inż. J. Kardyś, wiceprezesem — przewodniczący ZW ZMS mgr Włodzimierz Kosiński, członkami — sekretarz WKZZ A. Kubiak, wiceprzewodniczący WKKFiT mgr Kurenda, dyrektor ZW LOK Stawiszyński i szereg innych działaczy reprezentujących kuratorium, zakłady pracy i organizacje społeczne.

W swym wystąpieniu prezes J. Kardyś podkreślił, iż staraniem nowego zarządu będzie szersza niż dotychczas praca aeroklubu z młodzieżą opolską oraz wychowawczy wpływ na młodzież jaki winna wywierać organizacja.

Członkowie i działacze Aeroklubu Opolskiego pokładają duże nadzieje na przyszłość w pomyślnej działalności organizacji, czemu szczególnie sprzyjać winien trafnie dobrany skład nowego zarządu.

Miłym akcentem obrad było wręczenie odznaki „Zasłużonego Opolszczyźnie" byłemu szefowi wyszkolenia Aeroklubu Opolskiego, a obecnemu zawiadowcy lotniska Władysławowi Sakowiczowi, za duży wkład pracy włożony w szkolenie i wychowanie opolskich pilotów oraz ofiarną pracę w zarządzie aeroklubu.

Ponadto następujący zasłużeni działacze i instruktorzy społeczni otrzymali z rąk sekretarza generalnego APRL dyplomy uznania za swą działalność: T. Cużytek, J. Kolaczyński, J. Markiewicz, W. Liss i A. Staliś.

Specjalną nagrodę ZG APRL płk A. Juniter wręczył Pawłowi Woźniakowi.

Bronisław Janus

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JAN KIEŻUN

URODZIŁ się 13. IV. 1890 r w Karłowszczyźnie. Uzyskał maturę i w r. 1913 otrzymał stopień oficerski po ukończeniu Oficerskiej Szkoły Artylerii. 1. VIII 1913 r. został przydzielony do 4 kompanii lotniczej w Lidzie jako obserwator. 1. XI. 1914 r. odszedł do Szkoły Pilotów w Sewastopolu, którą ukończył uzyskując odznakę i dyplom pilota wojskowego 30. IV. 1915 r. Był na froncie dowódcą eskadry, następnie 2 Grupy Myśliwskiej. W r. 1916 został wysłany do Francji w ramach Rosyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego, który miał walczyć wspólnie z armią francuską, angielską i belgijską na froncie zachodnim. Po przeszkoleniu w Wyższej Szkole Pilotażu latał w 103 Eskadrze Myśliwskiej „Ciognes" (bociany), którą dowodził słynny as francuski, kapitan Georges Guynemer.

Z lotnictwem armii gen. Hallera powrócił do Polski i w sierpniu 1919 r. objął dowództwo najstarszej polskiej jednostki lotniczej — 10 Eskadry Wywiadowczej (dawny „Pierwszy Awiacyjny Oddział Wojsk Polskich", sformowany 15. X. 1918 r. na Kubaniu). 1. XI. 1920 r. został mianowany komendantem Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy (połączona tzw. Krakowska i Francuska Szkoła Pilotażu). Wyszkolił ok. 800 pilotów, m. in.

Jan Kieżun

Żwirkę, Orlińskiego, Płonczyńskiego, Bajana, Skarżyńskiego. 1. XI. 1925 r. objął w stopniu podpułkownika-pilota 4 pułk lotniczy w Toruniu po płk. pil. Florerze. Dowodził pułkiem do końca 1929 r, po czym został oddany do dyspozycji drugiego wiceministra spraw wojskowych i z dniem 31. III. 1930 r przeniesiony w stan spoczynku. Było to w związku z usunięciem z lotnictwa wojskowego wszystkich oficerów starszych od nowego szefa — płk Rayskiego.

25. VIII. 1939 r został zmobilizowany i przydzielony do dowództwa lotnictwa Armii „Łódź". Po odjeździe płka Iwaszkiewicza na południe objął ok. 12. IX. 1939 r. dowodztwo lotnictwa nowej armii „Warszawa". Po kapitulacji Warszawy nie poszedł do niewoli, ukrył się i rozpoczął pracę w jednostkach lotniczych polskiego ruchu oporu (Armia Krajowa, pseudonim „Lot"). W czasie Powstania Warszawskiego był dowódcą obrony przeciwlotniczej śródmieścia stolicy. Nie poszedł z powstańcami do niewoli niemieckiej lecz wspólnie z ludnością cywilną wyjechał do Krakowa. Tam 25. I. 1945 r zgłosił się do ludowego Wojska Polskiego.

Niesłusznie oskarżony, został wywieziony do prac przymusowych. W 1948 r. został całkowicie zrehabilitowany. Od XI. 1948 r. do 30. VI. 1961 r. pracował w różnego rodzaju przedsiębiorstwach państwowych i spółdzielczych w charakterze bądź głównego mechanika, bądź dyrektora technicznego. 30. VI. 1961 r. przeszedł na emeryturę. Zamieszkuje w Bydgoszczy Jest członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa APRL.

W swej karierze lotniczej w Polsce przeżył dwa ciężkie wypadki — Puck 1924 r. i Toruń 1926 r. Posiada odznaczenia: Virtuti Militari V kl., Złoty Krzyż Zasługi, polska Polowa Odznaka Pilota, odznaka pilota francuskiego i pilota oraz obserwatora rosyjskiego.

(J. KĘDZ.)

BOHDAN KLESZCZYŃSKI (1900—1944)

URODZIŁ się w Kijowie 4 grudnia 1900 r. Uczęszczał do gimnazjum Polskiej Macierzy Szkolnej w Kijowie. Brał żywy udział w ruchu harcerskim. Przybył do Polski w jesieni 1918 roku i uzyskał w Krakowie świadectwo dojrzałości.

W latach 1919—1920 służył w Jeździe Ochotniczej majora Jaworskiego (późniejszy 19 pułk ułanów wołyńskich), był ranny, uzyskał stopień kaprala. Przez rok studiował na Uniwersytecie w Warszawie. 28. VIII. 1921 roku wstąpił do Szkoły Podchorążych w Warszawie, którą ukończył w dwa lata później 1. VII. 1923 r. w stopniu podporucznika, z przydziałem do 12 pułku piechoty (Wadowice). W czerwcu 1923 roku zawarł w Krakowie związek małżeński z Heleną Walczak. Jedyna córka Anna.

W latach 1924—1925 ukończył przeszkolenie w pilotażu i został zatrzymany w wojskowej Szkole Pilotów w Bydgoszczy w charakterze instruktora. Ciężko ranny podczas przymusowego lądowania we mgle na las. W latach 1931—1933 ukończył z wynikiem b. dobrym Wyższą Szkołę Wojenną w Warszawie i jako oficer dyplomowany zajmował stanowiska sztabowe w lotniczych władzach centralnych. Przez rok w stopniu kapitana dyplomowanego pilota dowodził 53 Samodzielną Eskadrą Towarzyszącą w Porubanku k.Wilna na samolotach R-XIII. W latach 1936—1938 studiował w Ecole Superieure de Guerre w Paryżu. W roku 1938-39 był wykładowcą taktyki lotnictwa w Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie, w stopniu majora.

W czasie trwania kampanii wrześniowej był oficerem operacyjnym w dowództwie lotnictwa armii „Modlin". Z braku odpowiednich samolotów latał jako pilot na szkolnym, nie uzbrojonym RWD-8 w celu sprawdzenia sprzecznych wiadomości o przejściu przez oddziały niemieckie Narwi. Pod koniec września został ranny w walkach naziemnych i wzięty do niewoli. Udało mu się zbiec z samochodu ciężarowego, którym transportowano rannych jeńców; podleczył się i następnie przedostał późną jesienią 1939 r. do Francji. Wraz z zebranym we Francji lotnictwem polskim ewakuował się pod koniec czerwca 1940 r. do Wielkiej Brytanii.

Pomimo złego stanu zdrowia i zaawansowanego jak na lotnika bojowego wieku zgłosił się na latanie operacyjne. Od 1 września 1940 r służył w 305 dywizjonie bombowym wielkopolskim, początkowo jako dowódca eskadry (samoloty „Fairey-Battle"). Jeszcze przed zaliczeniem przez Anglików dywizjonu jako „jednostki z zadaniami operacyjnymi" objął jej dowództwo (dowodził od 4 kwietnia do 8 sierpnia 1941 r — odszedł z dywizjonu ze względów zdrowotnych). Jako dowódca dywizjonu, latając w charakterze drugiego pilota odbył na trudne, dalekie cele w Niemczech i Holandii 11 wypraw na samolocie „Wellington Mk. I". Osobiście dowodził pierwszym lotem bojowym dywizjonu w dniu 22. IV. 1941 r., którego celem było spalenie hitlerowskich zbiorników paliwa w Rotterdamie. W marcu 1942 r odleciał do Stanów Zjednoczonych, celem objęcia stanowiska attache lotniczego przy ambasadzie polskiej w Waszyngtonie. Po powrocie do W. Brytanii pełnił funkcję wykładowcy, a następnie dyrektora nauk w polskiej Wyższej Szkole Lotniczej w Peebles (Szkocja).

Zmarł w stopniu podpułkownika 20 marca 1944 r

Bohdan Kleszczyński

w angielskim szpitalu wojskowym w Edynburgu. Pochowany w kwaterze lotników polskich cmentarza w Newark (środkowa Anglia).

Odznaczenia: Srebrny krzyż orderu wojennego Virtuti Militari, trzykrotny Krzyż Walecznych, złoty i srebrny Krzyż Zasługi, Polowa Odznaka Pilota, medale wojenne pamiątkowe polskie, francuskie, brytyjskie.

(J. KĘDZ.)

2000 GODZIN ZA STEREM SAMOLOTU

SŁOŃCE wychyliło się tajemniczo zza chmur, od czasu do czasu dał się odczuć lekki podmuch mroźnego wiatru. Na lotnisku specjaliści dokonywali ostatnich przygotowań samolotów odrzutowych do lotów. Mechanik samolotu zameldował mjr. pil. Józefowi Dudkowi, że samolot gotowy do lotu. Zanim jubilat siadł za sterem stalowego ptaka, sprawdził uprzednio sam dokładnie samolot. Czynność tę wykonuje każdy pilot przed uruchomieniem silnika.

Samolot płynnie oderwał się od nawierzchni lotniska. Chronometrażysta odnotował czas startu jubileuszowego lotu — godz. 8.45. Pozostali piloci i personel służby technicznej pilnie obserwowali z ziemi lot samolotu. Nad lotniskiem przeleciał niczym błyskawica, oznajmiając że przekroczył dwutysięczną godzinę w powietrzu za sterem samolotu. Po wykonaniu zadania kierownik lotów odnotował w tablicy planowej lądowanie.

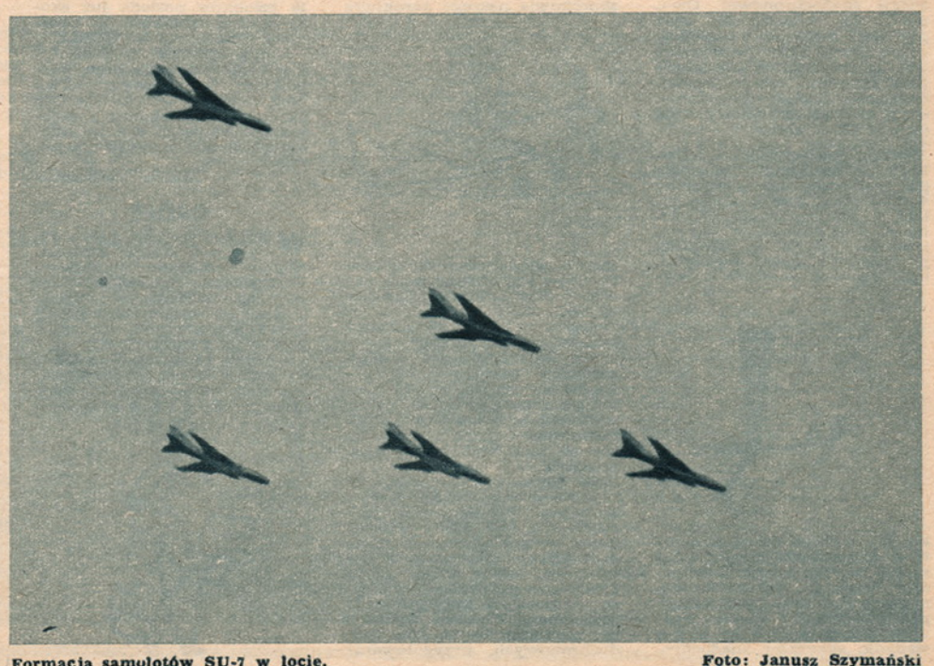
Przy literze „T" niełatwe jest lądowanie samolotu naddźwiękowego, pomimo że pilot uwzględnia takie elementy jak kierunek i siła wiatru. Ale mjr pil. Józef Dudek, legitymujący się dużym nalotem, posiada oprócz tego bogatą praktykę i doświadczenie, które ułatwiają mu w dużym stopniu wykonywanie skomplikowanych zadań w powietrzu i na ziemi. W czasie swej czternastoletniej służby w powietrzu mjr pil. Józef Dudek pozyskał uznanie i zaufanie dowódców oraz kolegów, opanował wszystkie typy sprzętu lotniczego. Zaczynał od samolotu Po-2. Obecnie lata na najnowocześniejszym SU-7. Wniósł duży wkład w wyszkolenie wielu pilotów. Potrafi przekazać młodszym kolegom tajniki latania.

Oprócz czynnego latania mjr pil. Józef Dudek interesuje się wieloma innymi dziedzinami, które świadczą o bogactwie zainteresowań. Jego syn Tomek, liczący obecnie 7 lat, wykonuje modele szybowców i samolotów z kartonu. Zainteresowanie do lotnictwa przejął od swojego ojca. Tomek powiedział swoim rodzicom, że będzie w przyszłości pilotem.

Z okazji tego niecodziennego jubileuszu przedstawiciele dowództwa w imieniu własnym, pilotów i Organizacji Rodzin Wojskowych życzyli jubilatowi wielu następnych tysięcy godzin w powietrzu oraz nowych osiągnięć w służbie Ojczyzny, dla dobra polskich skrzydeł.

ANDRZEJ KOWALSKI

Na zdjęciu wyżej: mjr pil. Józef Dudek



Formacja samolotów SU-7 w locie.

Foto: Janusz Szymański

LOTNICTWO MORSKIE USA

PRZYGOTOWANIA wojenne agresorów amerykańskich skierowane są przede wszystkim przeciwko państwom socjalistycznym i innym krajom świata, oddzielonym od USA ogromnymi przestrzeniami mórz i oceanów. Dlatego nieprzypadkowo w planach strategicznych Pentagonu dużo uwagi poświęca się wzmacnianiu siły uderzeniowej marynarki wojennej i lotnictwa morskiego. Podstawę siły uderzeniowej marynarki wojennej USA — zdaniem strategów amerykańskich — stanowią atomowe okręty podwodne wyposażone w broń rakietową i lotniskowce uderzeniowe. Związkom lotniskowców uderzeniowych wyznacza się następujące zadania: zniszczenie floty morskiej nieprzyjaciela na morzu i w bazach; zapewnienie przejścia przez ocean i wysadzenie desantów na terytorium innych państw; zapewnienie konwojom płynącym przez ocean obrony przed atakami okrętów podwodnych i lotnictwa; udzielenie bezpośredniego wsparcia wojskom lądowym w pierwszych dniach wojny.

Zdaniem dowództwa USA lotniskowce odgrywają szczególną rolę w wojnach ograniczonych — mających na celu zdławienie ruchów narodowo-wyzwoleńczych. Stany Zjednoczone prawie bez przerwy prowadzą wojny ograniczone z nazwy, a nie ograniczone jeśli idzie o dokonywanie zbrodni przeciwko różnym narodom. Od wielu lat taką wojnę prowadzą oni przeciwko narodowi wietnamskiemu, walczącemu bohatersko o swą niezależność.

Obecnie siły morskie Stanów Zjednoczonych liczą 16 lotniskowców uderzeniowych, w tej liczbie lotniskowiec atomowy „Enterprise", posiadający na pokładzie 100 samolotów; 6 lotniskowców typu „Forrestal" liczących w sumie około 600 samolotów, 3 typy „Midway" po 80 samolotów każdy i 5 typu „Oriskany" z 350 samolotami na pokładach. W styczniu 1965 r. oddany został do użytku lotniskowiec uderzeniowy „America" o wyporności 77 600 T, długości 319,4 m, szerokości górnego pokładu 76,8 m i prędkości 68 km/h. W próbach znajduje się lotniskowiec uderzeniowy „John F. Kennedy".

W ciągu ostatnich 5—6 lat na uzbrojenie lotnictwa myśliwskiego, bazującego na lotniskowcach uderzeniowych, wprowadzono nowe typy samolotów. Zdaniem dowództwa amerykańskiego, lotnictwo pokładowe — jeśli idzie o wykonanie zadań w zakresie wsparcia wojsk lądowych w początkowym okresie wojny — posiada nie mniejsze możliwości niż lotnictwo taktyczne. Samoloty lotnictwa pokładowego mogą bowiem atakować obiekty frontowe w odległości 1500—2500 km od zespołu lotniskowców uderzeniowych.

Lotnictwo bazujące na lotniskowcach uderzeniowych zorganizowane jest w grupy lotnicze. Każda z tych grup posiada zazwyczaj w swym składzie dwie eskadry myśliwców mogących działać w dowolnych warunkach atmosferycznych, trzy eskadry szturmowców pokładowych, pododdział samolotów specjalnego przeznaczenia, rozpoznawczych, łącznikowych, przeciwdziałania radioelektronicznego i śmigłowców pomocniczych.

Skoro już mowa o śmigłowcach, to warto wspomnieć, że znajdują się one na wyposażeniu krążowników, torpedowców, fregat, okrętów dowodzenia i piechoty morskiej. Istnieją też specjalne okręty bazowe dla śmigłowców.

Eskadra myśliwska liczy 12—14 samolotów F-4B „Phantom-2" i F-8E „Crusader". Eskadra szturmowa posiada taką samą liczbę lekkich i ciężkich szturmowców.

Istnieją plany wprowadzenia do 1970 r. na uzbrojenie sił morskich USA najnowszego wielozadaniowego samolotu myśliwsko-bombowego F-111B (zamiast F-4B). Wprowadza się również nowy samolot myśliwsko-szturmowy A-7A, przeznaczony do wsparcia desantów piechoty morskiej i ubezpieczenia działań bojowych wojsk na zajętym terytorium.

Jednym z głównych zadań lotnictwa morskiego jest zwalczanie okrętów podwodnych. Stratedzy z Pentagonu zdają sobie sprawę z tego, że w chwili rozpoczęcia agresywnych działań bojowych na morzu nieuchronnie podjęta zostanie akcja odwetowa, w czasie której wykorzystane zostaną na szeroką skalę zespoły okrętów podwodnych.

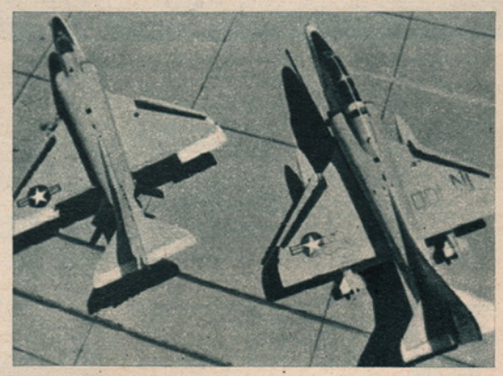
Podstawowym środkiem zwalczania okrętów podwodnych, zdaniem dowództwa sił morskich USA, będą nie tylko przeznaczone do tego celu okręty lecz i samoloty. Charakterystyczną cechą rozwoju lotnictwa przeznaczonego do zwalczania okrętów podwodnych jest przejście od samolotów jednozadaniowych do wielozadaniowych i śmigłowców, które mogą wykrywać i równocześnie niszczyć cele podwodne.

Lotnictwo pokładowe przeznaczone do zwalczania okrętów podwodnych bazuje na 11 specjalnych lotniskowcach. Na każdym takim lotniskowcu bazują dwie eskadry po 20—24 samolotów i jedna eskadra (14 maszyn) śmigłowców oraz kilka samolotów rozpoznania radiolokacyjnego. Śmigłowce wykorzystywane są do poszukiwania i równoczesnego niszczenia okrętów podwodnych. Poszukiwania prowadzone są przy pomocy hydrolokatora opuszczanego z pokładu śmigłowca, a niszczenia dokonuje się torpedami kierowanymi.

Na uzbrojeniu lotnictwa morskiego, stacjonującego w bazach na wybrzeżu, znajdują się samoloty na podwoziu kołowym oraz łodzie latające wyposażone w nowoczesną aparaturę radiotechniczną, urządzenia hydroakustyczne, bomby głębinowe i samonaprowadzające się torpedy do zwalczania okrętów podwodnych. Najnowocześniejszym samolotem patrolowym jest P-3A „Orion", bazujący na wybrzeżu. Jest to samolot o podwoziu kołowym, uzbrojony w samonaprowadzające się bomby i torpedy. Może on patrolować przez 8 godzin i zbadać w czasie jednego lotu przestrzeń wynoszącą 728 tysięcy km kw..

Specjalny ciężki śmigłowiec SH-3A „Sea King" zabiera na pokład 4 samonaprowadzające się torpedy do zwalczania okrętów podwodnych.

Samolot szturmowy A-7A (LTV „Corsair-II").

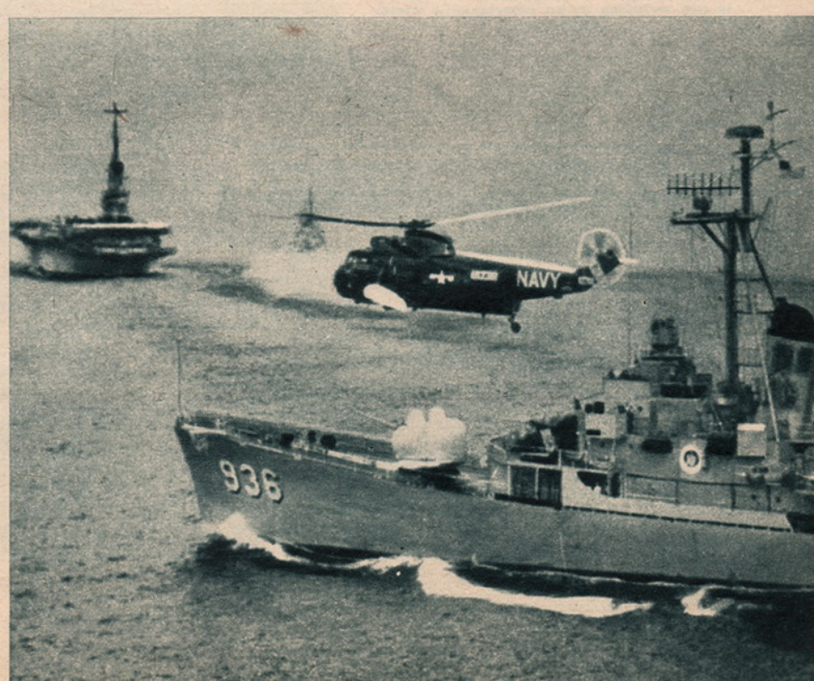


Samolot szturmowy A-4F „Skyhawk" (z lewej) oraz jego 2-miejscowa wersja treningowa TA-4F.

W myśl planów Pentagonu, na równi z marynarką i lotnictwem „grupę uderzeniową" w przyszłej wojnie powinna stanowić piechota morska. Jak oświadczył generał amerykański Robins: „stanowi ona pierwszą linię natarcia w czasie wojny i pierwszą linię obrony w czasie pokoju".

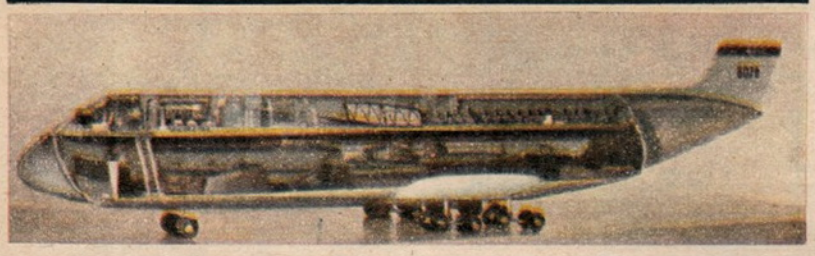
Z informacji opublikowanych w prasie USA wynika, że przed lotnictwem piechoty morskiej (po uwzględnieniu doświadczeń z wojny w Wietnamie) stoją następujące zadania: zabezpieczenie wsparcia lotniczego jednostkom i związkom piechoty morskiej w czasie wysadzania desantu i prowadzenia działań bojowych na lądzie; osłona konwojów z wojskami desantowymi przed atakami lotnictwa i okrętów podwodnych zarówno na morzu, jak i w czasie postoju w rejonie desantowania; bombardowanie obiektów położonych na wybrzeżu; prowadzenie lotniczego rozpoznania taktycznego; wysadzanie powietrznych desantów taktycznych oraz grup wywiadowczych i dywersyjnych; przerzucanie stanu osobowego, uzbrojenia i sprzętu bojowego.

W 1966 r. lotnictwo piechoty morskiej USA liczyło trzy skrzydła, co odpowiadało liczbie dywizji piechoty morskiej. Dwa skrzydła bazowały w rejonie Oceanu Spokojnego i wchodziły w skład VII floty, a jedno — w skład floty atlantyckiej. W skrzydle było 400 samolotów i śmigłowców, obsługiwanych przez 8000—10 000 ludzi. Lotnictwo piechoty morskiej liczyło w sumie 1 130 samolotów i śmigłowców. Samoloty używane przez piechotę morską mało różnią się od sprzętu lotnictwa bazującego na lotniskowcach. **(LH)**



Z prawej: Lotniskowiec uderzeniowy „Lake Champlain" oraz niszczyciel okrętów podwodnych ze śmigłowcem bojowym „Sea King". Wyżej: Jeszcze jeden śmigłowiec bojowy marynarki USA strącony w Wietnamie południowym celnym ogniem partyzantów ludowych.

Wyżej: Rysunek samolotu pasażerskiego Lockheed L-500. Niżej: Przekrój modelu transportowca Lockheed C-5A. Według ostatnich informacji przewiduje się wyposażenie samolotów C-5A także w doświadczalne silniki jądrowe.



ODRZUTO
OLBRZY

W KROTCE po zakończeniu przeprowadzonej w 1963 r., zakrojonej na wielką skalę, akcji przerzutu drogą powietrzną znacznej ilości wojsk z Ameryki Północnej do Europy, akcji znanej pod kryptonimem „Big Lift", opublikowano nowe wymagania dla samolotu transportowego niedalekiej przyszłości. Prace nad projektem samolotu, który otrzymał oficjalne oznaczenie C-5A, podjęły największe w USA wytwórnie lotnicze: Douglas, Boeing, Lockheed.

Założenia lotnictwa transportowego dotyczyły samolotu wyposażonego w 4 silniki turboodrzutowe, o ciągu ok. 18 000 kG każdy, prędkości przelotowej co najmniej M = 0,77, udźwigu 45 000 kG (zasięg 10 000 km), lub 90 000 kG (zasięg 5 000 km), z powierzchnią ładunkową — 222 m² i kubaturą ładowni — 850 m³.

W sierpniu 1965 r., projekty wymienionych zakładów poddane zostały pierwszej ocenie.

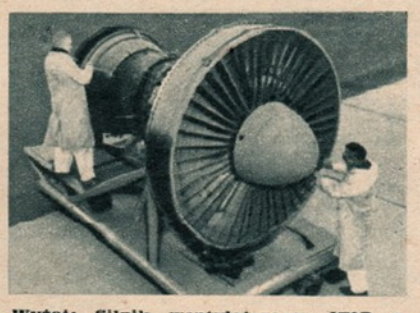
Wszystkie wytwórnie przedstawiły podobne rozwiązania, charakteryzujące się układem górnopłata o znacznym skosie skrzydeł, z silnikami podwieszonymi na wysięgnikach, podwoziem wielokołowym oraz włazami w przodzie i w tyle kadłuba. Ciężar całkowity samolotu proponowanego przez zakłady Douglas miał wynosić ok. 330 000 kG, rozpiętość — 75 m, długość — 66 m, zasięg — 11 200 km, udźwig max. — 136 000 kG. Projekt zakładów Lockheed, o podobnych charakterystykach, przypominał w założeniach duży samolot transportowy Lockheed C-141 „Starlifter", a opracowanie zakładów Boeing nawiązywało do znanego odrzutowca transportowego Boeing-707.

Wstępne potrzeby lotnictwa transportowego określone zostały na 58 samolotów C-5A oraz 5 dalszych dla celów doświadczalnych i rozwojowych, z możliwością zwiększenia zamówienia do 200 egzemplarzy. Koszt produkcji 100 maszyn ocenia się na ok. 2 miliardy dolarów. W wyniku ostrej rywalizacji zamówienie uzyskały zakłady Lockheed, które mają dostarczyć do 1975 r. łącznie 120 samolotów C-5A, z perspektywą zamówienia dalszych 85 maszyn.

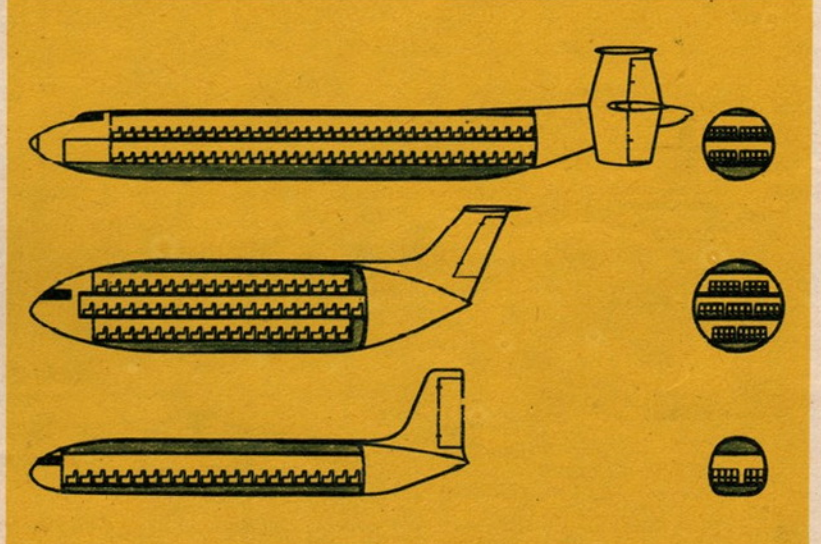
Samolot zakładów Lockheed będzie miał następujące dane: długość — 70 m, rozpiętość — 67 m, wysokość — 19,2 m, skos skrzydeł — 25°, ciężar całkowity — ponad 310 000 kG, ciężar użyteczny — 113 000 kG, prędkość przelotowa — 815 km/h, zasięg z ładunkiem 45 000 kG — 10 130 km (lub 4 800 km z 90 000 kG obciążenia użytecznego). Jednym z największych problemów było zaprojektowanie podwozia zdolnego do wytrzymania ogromnych naprężeń, związanych z lądowaniem takiego kolosa również na lotniskach polowych. W wyniku licznych doświadczeń skonstruowano podwozie główne składające się z dwóch goleni, każde z dwoma 6-kołowymi wózkami (wózki w tandemie), co łącznie z 4-kołowym podwoziem czołowym daje łącznie zespół 28-kołowy. Taki układ ma zapewniać bezpieczne lądowanie samolotu. Oprócz tego podwozie przystosowane jest do opuszczania kadłuba, co ma umożliwić szybki załadunek i wyładunek nawet najcięższego sprzętu.

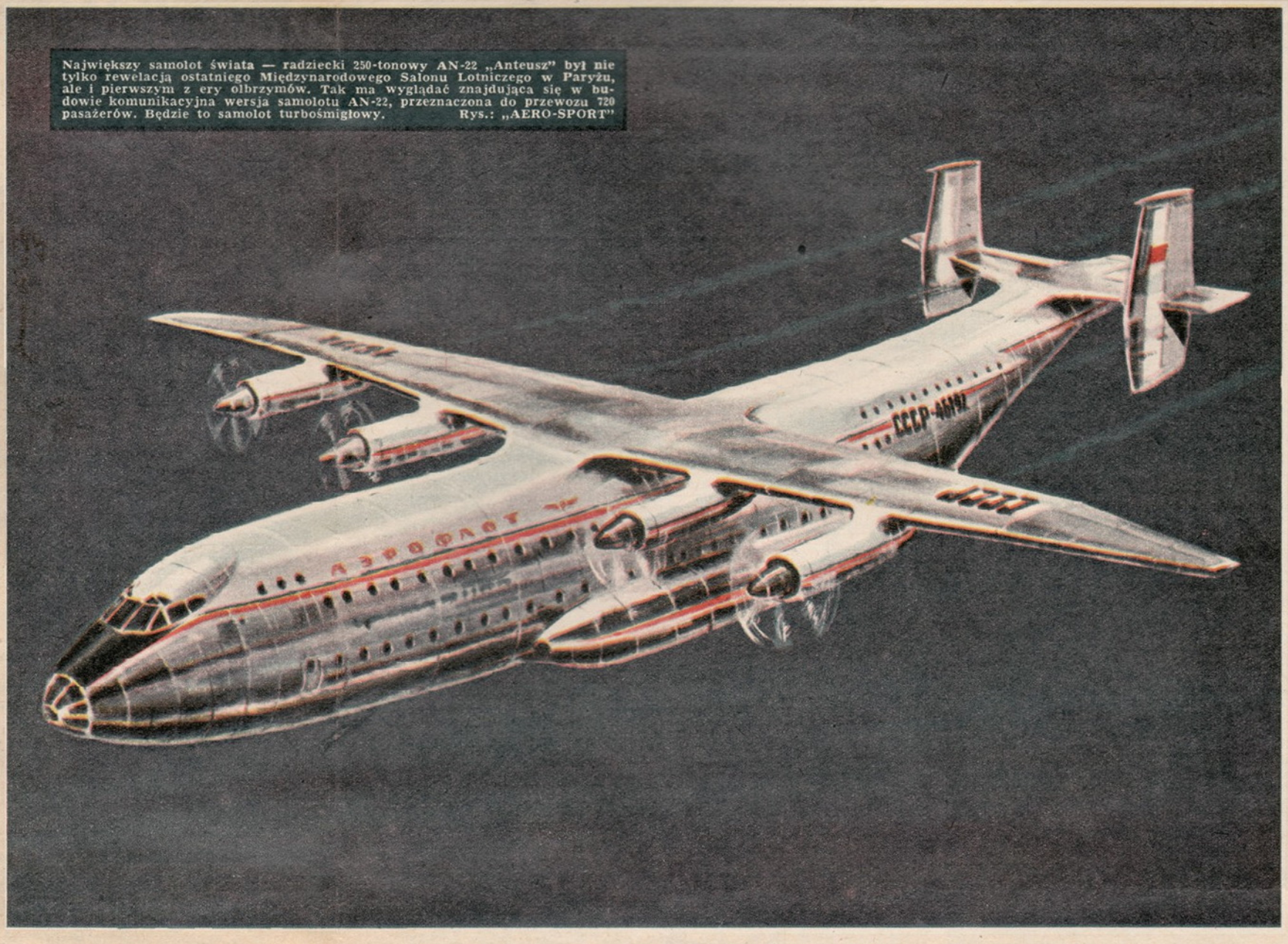
Do napędu samolotu przewiduje się 4 odrzutowe silniki wentylatorowe typu GE 1/6 o ciągu 18 000 kG każdy. Ładownia samolotu pomieści jednocześnie 2 śmigłowce typu UH-1D, 1 czołg M-60, 2 samochody ciężarowe i 5 lekkich samochodów terenowych oraz około 100 żołnierzy. W innej wersji przewiduje się przewożenie 10 taktycznych pocisków rakietowych typu „Pershing" wraz z wyrzutniami, sprzętem pomocniczym i obsługą, względnie 350 żołnierzy z kompletnym wyposażeniem osobistym. W tym celu samolot będzie wyposażony w dwa pokłady: dolny o długości 44,2 m, szerokości 5,8 m i wysokości 4,1 m (łączna kubatura 1 051 m³), do załadunku ciężkiego sprzętu i górny — do przewożenia żołnierzy. W tyle i w przodzie dolnej części kadłuba zostaną umieszczone włazy, co pozwoli na jednokierunkowe przejeżdżanie pojazdów mechanicznych, a w związku z tym szybki i sprawny wyładunek sprzętu. Samolot C-5A ma być wyposażony w specjalny układ elektroniczny, służący do wykrywania w locie usterek technicznych oraz do kontroli zużycia eksploatacyjnego samolotu.

Wprowadzenie do służby samolotów C-5A, z których pierwsze egzemplarze prototypowe mają być oblatane w 1968 r., w sposób zasadniczy wpłynie na prędkość przerzutu jednostek wojskowych na duże odległości. Dla wykonania operacji „Big Lift" w 1963 r., konieczne było zastosowanie 204 samolotów transportowych, które przerzuciły w ciągu 63 godzin obsadę jednej kom-



Wyżej: Silnik wentylatorowy JT9D o ciągu 18,6 T. Niżej: 1, 2 i 3-pokładowe rozwiązanie wnętrza kadłuba samolotu pasażerskiego. W przypadku olbrzymów w grę wchodzą tylko rozwiązania wielopokładowe.





Największy samolot świata — radziecki 250-tonowy AN-22 „Anteusz" był nie tylko rewelacją ostatniego Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu, ale i pierwszym z ery olbrzymów. Tak ma wyglądać znajdująca się w budowie komunikacyjna wersja samolotu AN-22, przeznaczona do przewozu 720 pasażerów. Będzie to samolot turbośmigłowy. Rys.: „AERO-SPORT"

OWE
YMY

pletnej dywizji zmechanizowanej z USA do Europy, ale bez sprzętu bojowego. Wprowadzenie samolotów C-5A umożliwi, za pomocą 100 maszyn przerzucenie w ciągu 24 godzin tej samej jednostki i to łącznie z kompletnym wyposażeniem bojowym.

Jednocześnie zakłady Lockheed rozpoczęły opracowywanie projektu kilku wersji cywilnych samolotów C-5A pod oznaczeniem L-500. W wersji komunikacyjnej samolot L-500 ma przewozić 844 pasażerów w klasie turystycznej lub 600 pasażerów w klasie luksusowej (na 3 pokładach). W wersji pasażersko-transportowej, oprócz 225 pasażerów, samolot ma zabierać 77 T ładunku, względnie w wersji transportowej — 110 T ładunku w pojemnikach.

Jednym z ciekawych rozwiązań, branych pod uwagę przez konstruktorów, jest przystosowanie górnego pokładu samolotu do przewozu 231 pasażerów, a dolnego do załadunku 6 autobusów z 304 pasażerami. Autobusy te mogłyby dowozić pasażerów wraz z ich osobistym bagażem do samolotu i po przelocie odwozić z portu lotniczego do centrum miasta. Wyliczono, że koszt biletu lotniczego byłby wówczas o 25% niższy od dotychczasowej ceny biletu autobusowego na trasie Nowy Jork — Los Angeles.

Pierwsze samoloty L-500 w wersji cywilnej mają być oblatane w 1970 r., z przewidywanym wprowadzeniem na linie w roku następnym. Podkreśla się, że samoloty te w żadnym przypadku nie mają stanowić konkurencji dla naddźwiękowych samolotów komunikacyjnych, które wejdą w tym samym czasie do eksploatacji, a tylko rozszerzają zadania wykonywane przez dotychczasowe poddźwiękowe samoloty odrzutowe.

Również pozostałe dwie wytwórnie Boeing i Douglas, pomimo przegrania przetargu, opracowują cywilne wersje swoich wojskowych projektów. Samolot komunikacyjny Douglas DC-10 ma zabierać 550 pasażerów lub 100 ton towarów, natomiast Boeing-747 ma przewozić 490 pasażerów. Samolot ten ma być oblatany 1968 r., a w roku następnym wejść na linie „Pan American". Oto jego dane: rozpiętość — 59,4 m, długość — 69,5 m, wysokość — 18,9 m, ciężar całkowity — 308 000 kG, ciężar użyteczny — 97 000 kG, zasięg — 9 300 km. Do napędu przewiduje się odrzutowe silniki wentylatorowe Pratt — Whitney JT9D-1 o ciągu 18 600 kG każdy, prędkość przelotowa M = 0,9 (1 005 km/h), na wysokości 12 000 m, skrzydła o skosie 40°. Przewiduje się wyprodukowanie ok. 200 samolotów tego typu do 1972 r. i 400 do 1975 r., przy cenie jednostkowej ok. 20 milionów dol.

Ogłaszając udzielenie zamówienia na 25 samolotów tego typu dla „Pan American" podkreślono, że koszt eksploatacji obliczony w pasażerokilometrach i tonokilometrach ulegnie obniżeniu o ponad 35% w porównaniu z kosztami eksploatacji współczesnych samolotów odrzutowych. Ogromna pojemność tych powietrznych kolosów, znaczna prędkość i duży zasięg umożliwią poważne obniżenie taryf przewozowych na wszystkich liniach świata.

Zanim jednak potężne odrzutowce pasażerskie wejdą na trasy transkontynentalne, ogromny wysiłek organizacyjny oczekuje porty lotnicze, które w wielu przypadkach będą wymagały gruntownej rozbudowy umożliwiającej przyjęcie tysięcznych rzesz pasażerów, załatwienie ich wielorakich potrzeb jak również dowiezienie do miasta.

Wydaje się jednak, że w najbliższych latach ekonomika transportu lotniczego rozszerzy się o nową poważną dziedzinę, a mianowicie — ekonomikę eksploatacji portów lotniczych, która przysporzy sporo kłopotów naukowcom. Jednocześnie przewidywane ogromne zwiększenie nasilenia przewozów transportem powietrznym, w tym również ładunków towarowych, może się odbić w sposób zasadniczy na działalności tradycyjnych form transportu drogowego, kolejowego, a nawet morskiego.

ZBIGNIEW JANKIEWICZ

Z lewej: Przekrój jednej z wersji samolotu Douglas DC-10, który ma zabierać do 550 pasażerów lub 100 T ładunku. Rozwiązanie 2-pokładowe.

Poniżej: Makieta samolotu Boeing-747, który ma przewozić do 490 pasażerów. Opiekę nad tymi pasażerami będzie sprawowało 14 stewardess.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Przedstawiciele** radzieckiego „Aerofłotu" i amerykańskich linii „Pan American World Airways" podpisali w dniu 23 stycznia br. porozumienie określające warunki eksploatacji linii lotniczej Moskwa — Nowy Jork. W pierwszym okresie samoloty radzieckie i amerykańskie odbywać będą po jednym rejsie tygodniowo, lecz z czasem liczba lotów na tej linii zwiększy się. „Aerofłot" zamierza eksploatować na linii do Nowego Jorku 120-miejscowe Tu-114. Będą one następnie zastąpione przez odrzutowce Il-62 (186 pasażerów). Oczekuje się, że loty na nowej trasie rozpoczną się w połowie maja br. Jak wiadomo, międzynarodowe porozumienie o otwarciu bezpośredniego połączenia lotniczego między ZSRR i USA zostało podpisane w listopadzie ub. r.

● **Intensywnie** rozbudowywany jest obecnie port lotniczy w stolicy Syrii — Damaszku. W końcu br. na lotnisku tym będą już mogły lądować największe odrzutowce.

● **W Moskwie** parafowano w dniu 14 stycznia br. protokoły o rozszerzeniu łączności lotniczej między ZSRR i krajami skandynawskimi. Między innymi osiągnięto porozumienie w sprawie uruchomienia regularnej komunikacji między stolicami krajów północnych i Leningradem. Dotychczas samoloty towarzystwa SAS latały tylko do Moskwy. „Aerofłot" uzyskał ponadto prawo wykorzystywania terytorium Skandynawii przy lotach do USA, Kanady i innych krajów Ameryki. Samoloty SAS natomiast będą mogły przelatywać nad terytorium ZSRR w drodze do Japonii.

● **W zimowym** rozkładzie lotów na liniach krajowych ZSRR czynnych jest dziennie ponad 1 100 regularnych rejsów pasażerskich. Samoloty „Aerofłotu" przewożą dziennie ponad 100 tys. pasażerów. Ostatnio uruchomiono około 50 nowych regularnych połączeń między miastami ZSRR, m. in. nowe linie połączyły Taszkient i Lwów (z lądowaniem w Rostowie), Wołgograd — Czelabińsk, Saratow — Leningrad, Aszchabad — Frunze, Karaganda — Taszkient.

● **Budowa** anglofrancuskiego naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde" postępuje planowo naprzód. Obecnie, m. in., przeprowadzane są próby szczelności kadłuba, dokonywane w olbrzymim basenie wodnym na terenie zakładów BAC w Filton. Do tej pory 15 towarzystw komunikacji powietrznej złożyło zamówienie na 69 samolotów „Concorde".

● **Francja** i Węgry podpisały dwustronną umowę, na mocy której „Air France" i MALEv będą mogły wykonywać po trzy loty tygodniowo między Paryżem i Budapesztem.

● **Do dnia** 31 grudnia ub. r. brytyjskie zakłady BAC otrzymały zamówienia na 118 odrzutowców BAS „One Eleven". Z tej liczby dostarczono kontrahentom 76 maszyn tego typu.

● **Irlandzkie** linie „Aer Lingus" zamówiły 2 będące jeszcze w budowie amerykańskie olbrzymy komunikacyjne Boeing-747 (435 miejsc pasażerskich). Ogółem dyrekcja zakładów Boeing otrzymała do tej pory zamówienia na 90 samolotów tego typu ze strony 13 towarzystw.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Produkcja** amerykańskich myśliwców odrzutowych F-111A z ruchomymi skrzydłami może być zaniechana w następstwie katastrofy egzemplarza eksperymentalnego, jaki wypróbowywano w dniu 19 stycznia br. Samolot ten roztrzaskał się i spłonął podczas lądowania w bazie lotniczej Edwards. Dwaj piloci odnieśli rany. Pentagon wiązał wielkie nadzieje z produkcją tych samolotów i liczył na duże zamówienia W. Brytanii i Australii. W. Brytania zapowiedziała już zakup 50 samolotów tego typu, Australia — 24 samolotów.

● **Dwa bombowce** amerykańskie zderzyły się w pobliżu miejscowości Santa Ana w Kalifornii i spadły na tereny zamieszkane. Zginęło 5 mieszkańców Santa Ana, a 5 odniosło rany. Jeden z bombowców przebił dwupiętrowy budynek i zatrzymał się na drugim domu. Oba budynki stanęły w płomieniach i zostały zniszczone. Drugi samolot spadł w pobliżu San Diego. Piloci obu maszyn zdołali się uratować przez katapultowanie.

● **Angielskie** zakłady Westland Aircraft budują 60 śmigłowców bojowych SH-3D, przeznaczonych do zwalczania okrętów podwodnych. Śmigłowce te budowane są z licencji amerykańskiej (Sikorsky) z przeznaczeniem dla brytyjskiej marynarki. Jako środek napędu służą dwa silniki turbinowe Bristol Siddeley Gnome 1 400.

● **W zakładach** Boeing przeprowadzono loty próbne śmigłowca CH-47B, będącego nową wersją średniego śmigłowca transportowego CH-47A „Chinook". Średnia prędkość nowego śmigłowca wynosi 287 km/h.

● **Belgijskie** lotnictwo wojskowe zakupiło 17 lekkich francuskich śmigłowców „Alouette II".

● **Anglia** zakupiła w USA 66 samolotów transportowych Lockheed C-130K „Hercules". Jeden „Hercules" kosztuje około 800 tys. funtów.

● **Lotnictwo** holenderskie otrzyma dalszych 27 śmigłowców wielozadaniowych SE.3160 „Alouette III", zakupionych we Francji. Śmigłowce te dostarczane będą w ciągu roku 1967 i 1968.

● **Norwegia** zakupiła w USA dalszych 12 samolotów bojowych Northrop F-5. Tym samym liczba tego typu samolotów wyniesie w Norwegii 80.

● **W grudniu** ub. r. musiał ustąpić ze swego stanowiska szwajcarski minister obrony. Jego ustąpienie łączone jest z traktowaną jako skandal sprawą zakupu francuskich samolotów „Mirage III". Skandal polega na tym, iż koszty zakupu 100 sztuk „Mirage III" wzrosły nieoczekiwanie tak dalece, że Szwajcaria stanęła nagle w obliczu możliwości zakupu tylko 50 samolotów tego typu.

● **W związku** z ciągle rosnącym zapotrzebowaniem na pilotów, płynącym ze strony dowództwa amerykańskich wojsk interwencyjnych w Wietnamie, pośpiesznie szkolone są w USA nowe kadry pilotów śmigłowcowych. Piloci ci szkoleni są w stale rozbudowywanych bazach: w Fort Wolters (Texas) i Hunter (Georgia).

● **Wypróbowywane** są obecnie nowe wersje amerykańskiego samolotu „Starfighter": CL-901, CL-1010 i CL-1007. Wersja CL-901 ma być przeznaczona dla lotnictwa USA, zaś wersja CL-1007 dla Hiszpanii, Grecji, Turcji, Danii i Norwegii.

RÓŻNE

● **W Australii** stwierdzono coraz większą liczbę samolotowych pasażerów „na gapę". Lokują się oni w dużych skrzyniach zaopatrzonych w otwory wentylacyjne i polecają ekspediować przyjaciołom albo firmom transportowym jako fracht. Wynosi to znacznie taniej od ceny biletu pasażerskiego. Australijczycy zwalczając tego rodzaju proceder uciekają się do następującej „operacji": w podejrzanym przypadku wprowadza się do skrzyni przez otwory wentylacyjne ...proszek wywołujący kichanie. Demaskuje to łatwo obecność „żywego towaru".

● **W ZSRR** ukazała się nowa książka lotnicza pod tytułem „Opowieść o pierwszych bohaterach". Jej autotr, sławny radziecki lotnik polarny M. Wodopianow, rysuje dzieje radzieckich lotników — uczestników wielkiej epopei ratowania załogi statku „Czelus-kin", zakutego w lodach Arktyki w roku 1934. Jak wiadomo, za akcję ratowniczą „czeluskinowców" biorący w niej udział lotnicy — A. Lapidiewski, S. Lewoniewski, W. Mołokow, N. Kamanin, M. Slepniew, I. Doronin i M. Wodopianow otrzymali jako pierwsi w ZSRR tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego.

● **1 879 samolotów**, licząc w tym 179 wielosilnikowych oraz 46 śmigłowców, znajdowało się w rejestrach NRF w dniu 1.I. 66 r. Z sumy tej 44,3% maszyn — to własność prywatna, 23,9% — Aeroklubu NRF, 16,6% — różnych firm i przedsiębiorstw, zaś pozostałe — to własność szkół pilotażu i władz państwowych. 48% tych wszystkich samolotów pochodziło z fabryk amerykańskich, 20% — z NRF i 15% z Francji.

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● *Szybownicy nasi mogą się spodziewać zaproszenia na mistrzostwa NRD. Odbyło się tam ostatnio posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu NRD, na którym to zebraniu zatwierdzono regulamin mistrzostw NRD w bieżącym roku. Przewiduje się konkurencję międzynarodową z udziałem reprezentantów Polski, Czechosłowacji, Jugosławii, Rumunii, ZSRR, Węgier i gospodarzy oraz konkurencję krajową, w której wezmą udział czołowi piloci z różnych imprez — także zawodów całorocznych. Konkurencja międzynarodowa będzie rozgrywana w klasie standard, a krajowa na dowolnych typach. Zawody odbędą się w dniach 10 — 25 czerwca na lotnisku aeroklubu Neustadt-Glewe. Regulamin punktacji zawodów niemal identyczny z naszym.*

● *Z końcem września ubiegłego roku szybownicy amerykańscy dobili do liczby 1 184 srebrnych odznak i 3 429 kategorii „C". W miesiącu tym zdobyli oni 14 diamentów za przeloty docelowe, 14 wysokościowych i 13 przelotowych warunków do złotych odznak oraz 33 warunki do srebrnych odznak.*

● *A oto osiągnięcia szybowników kanadyjskich — również z września ub. r.: złota odznaka (z numerem 44), cztery srebrne (ostatnia nr 191), osiem kategorii „C" (łącznie 705), cztery diamenty za przeloty docelowe, cztery warunki do złotej i dwa do srebrnej odznaki.*

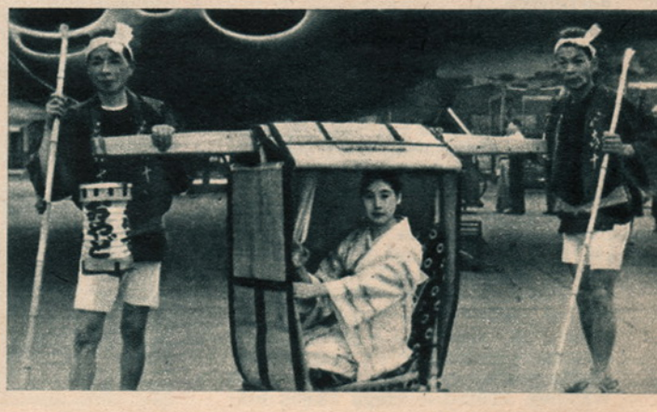
● *Elemer Katinszky (USA) pokonał w dniu 16 września ub. r. dystans 568 km na „Libelli" na trasie docelowo-powrotnej. Wyczynem tym uzupełnił on odznakę diamentową.*

● *Szereg ciekawych wyników uzyskali w ubiegłym roku szybownicy argentyńscy. Alberto Rodriguez Ponce (Los Caranchos) na „Skylarku 3" przeleciał po trasie łamanej 572 km. Luis Jorge Stanley (Tandil) uzyskał na „Austrii Standard" prędkość 84,36 km/h na trójkącie 300 km. Wanda L. Rayska (nasza rodaczka) na Ka-6 przeleciała 273 km. Carlos R. Lacombe i Alberto Kolliker Frers na dwumiejscówce pokonali dystans 355 km. Abel Angel Sintora uzyskał na „Blaniku" (w pojedynkę) wysokość absolutną 12 500 m, w tym 11 300 przewyższenia.*

NAWET NA LOTNISKU jadą w szyku na rowerkach członkowie sławnego angielskiego zespołu akrobacyjnego „Red Arrows" (Czerwone Strzały), prezentując zawsze dobry humor i znakomite zgranie. Rowerki są specjalnie skonstruowane do celów wygodnego i nieskomplikowanego poruszania się po dużym terenie lotniska. (Bardzo podobne do angielskich są w swej konstrukcji polskie rowerki, dostępne w ogólnej sprzedaży).

●

ORYGINALNA KONFRONTACJA (na zdjęciu niżej): Japońska dama w narodowym stroju, niesiona w lektyce, pozwoliła się sfotografować na tle silników potężnego odrzutowca. Lektyka i kulisi — to jednak tylko pozór. Japonia jest bowiem, mimo wielkich kontrastów, krajem przodującym w rozwoju techniki i potęgą przemysłową.

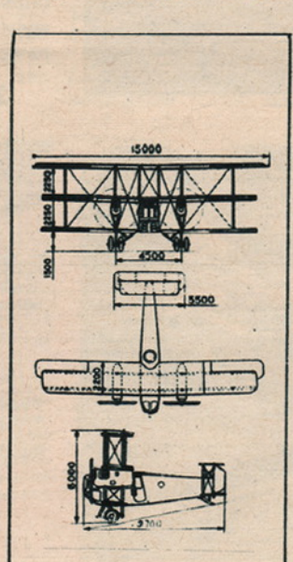


50 LOTNICTWO KRAJU RAD

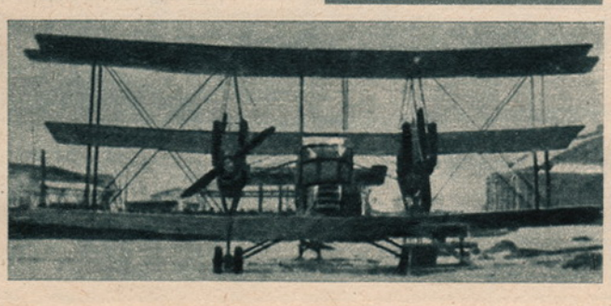
KOMTA

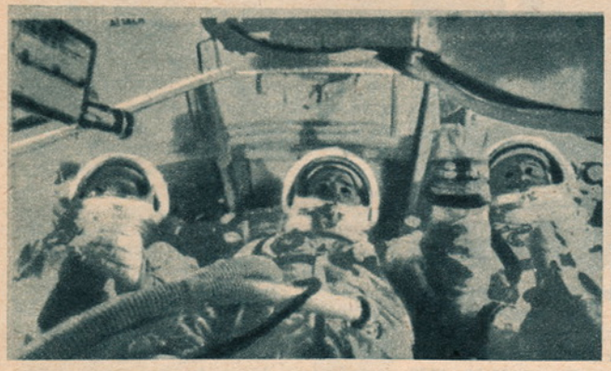
W końcu roku 1919, w ogniu walk rewolucyjnych toczonych przez wojska młodej republiki radzieckiej przeciwko armiom białogwardyjskim, po stronie radzieckiej dał się odczuć brak nowocześniejszych samolotów bombowych. „Muromce" — niezbyt już dobrze nadawały się do spełniania swych zadań, były przestarzałe. Konstruktorzy przystąpili do pracy, w najcięższych warunkach. W roku 1920, dla skoordynowania poczynań w zakresie prac konstrukcyjnych, utworzona została specjalna komisja zajmująca się problemami ciężkiego lotnictwa, zwana w skrócie KOMTA. W składzie jej znaleźli się sławni później uczeni i konstruktorzy z Żukowskim, Juriewem, Wiktczynkinem, Archangielskim i Tupolewem na czele.

KOMTA, rezygnując z ówcześnie istniejących planów, zdecydowała się na budowę samolotu wyposażonego w trzy płaty. Budowę rozpoczęto w Sarapule, w warsztatach dywizjonowych, a ukończono w Moskwie. Samolot otrzymał dwa silniki Fiat (znajdujące się wówczas akurat w magazynach). W marcu 1922 r. gotowy samolot, nazwany KOMTA, oblatywali piloci W. Remieziuk, A. Tomaszewski i B. Kudrin. Próby wykazały, że układ trójpłata o małym wydłużeniu nie spełnił pokładanych w nim nadziei.



Wyżej: Rysunek w trzech rzutach samolotu KOMTA. Niżej: Samolot po zmontowaniu w Moskwie, przed oblataniem przez pilota doświadczalnego A. Tomaszewskiego.





DRAMAT NA CAPE KENNEDY

Z lawiny depesz prasowych i artykułów wyłania się powoli obraz tragedii, której ofiarami padli trzej astronauci — pierwsza załoga statku „Apollo-1". Dnia 27 stycznia, prawie na miesiąc przed lotem, odbywał się zaplanowany koleiny trening przygotowań startowych, procedury wielce skomplikowanej, której opanowanie jest podstawowym warunkiem powodzenia startu. O godzinie 18.30 Grissom, White i Chaffee zajęli miejsca, a ściślej: leżąco-siedzące pozycje w kabinie swego statku umieszczonego na szczycie rakiety nośnej „Saturn-1-B". Zgodnie z programem symulowano wszystkie czynności tak jak przy starcie prawdziwym, jedynie zbiorniki paliwa rakiety nie zostały napełnione. Sprawdzeniu podlegały kolejno wszystkie podzespoły silnikowe, elektroniczne itp. O godzinie 18.31 i 3 s odebrano sygnał z pokładu „Apolla" o powstaniu pożaru, a o godzinie 18.31 i 17 s kabina pękła na skutek nadmiernego ciśnienia wewnętrznego... Fakty te podano oficjalnie do wiadomości w wyniku wstępnych badań specjalnej komisji ekspertów. Dramat rozegrał się zatem w ciągu 77 sekund.

Zrozumiałe jest, że po katastrofie tak specjalnego statku, jakim jest „Apollo", do którego w równym stopniu przyznaje się wojsko co i cywile — trudno spodziewać się pełnego wyjaśnienia wszelkich wątpliwości, szczególnie natury technicznej. Przypomnijmy pierwsze doniesienia wściekskich przecież dziennikarzy. Otóż podawano z początku, że to rakieta wybuchła, później iż wybuchł pożar na pokładzie albo w przewodach zasilających. Z kolei dowiedzieliśmy się o zwęglonych zwłokach załogi, do których dotarły ekipy ratunkowe już po 5 minutach od chwili alarmu. A alarm poruszył wszystkich, skoro aż 24 osoby z obsługi wieży startowej uległy zatruciu mimo masek ochronnych. I oto ostatnia wiadomość zaprzeczająca wszystkim poprzednim: kabina statku pękła i stąd dym, piloci zostali uduszeni nadmiarem gazów. Ogromne sprzeczności nie zostały wyjaśnione i trudno przypuszczać nawet, że zostaną rozwikłane szybko.

Spośród wielu przyczyn wymienia się wypełnienie wnętrza statku czystym tlenem, który zastosowano przy próbie, tak jak to by uczyniono podczas normalnego startu i lotu. Kabinę „Apollo" wypełniał tlen przy ciśnieniu równym 0,350 kG/cm² (taką przynajmniej wartość podają P. Eckman i W. Helvey w omówieniu statku „Apollo" zamieszczonym w naukowym miesięczniku „Astronautics and Aerospace Engineering" — rocznik 1963). Zastosowanie czystego tlenu, wyjaśniali w/w specjaliści, upraszcza cały system aparatury oddechowej, zmniejsza masę statku i zbadane zostało praktycznie z powodzeniem przez lotnictwo USA, marynarkę i NASA. Dodawali przy tym, że istnieje potencjalne niebezpieczeństwo ognia (potential fire hazard) oraz utleniania się wewnętrznych części metalowych kabiny statku. Zwracali ponadto uwagę na niezbędną ostrożność postępowania i rozszerzanie studiów...

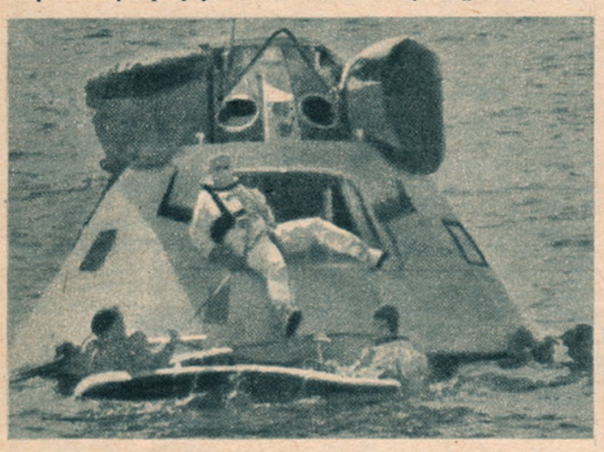
Niestety, uwagi uczonych sygnalizujące niebezpieczeństwo prawie cztery lata temu dopiero po wypadku zostały właściwie zrozumiane.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na fakty poprzedzające przygotowanie załogi do lotu „Apollo-1", noszącego kryptonim 204.

Start początkowo zaplanowany był na koniec roku 1966, przeniesiono go następnie o 2 miesiące później. Musiały być jakieś przyczyny tego postanowienia, jakie — na razie nie wiemy. W lutym zaś przewidziano lot nr 205! A oto terminarz następnych lotów: Nr 206 — kwiecień 1967, Nr 207 — czerwiec 1967, Nr 208 — sierpień 1967. Przy czym loty 204 i 205 przewidziano jako 14-dniowe ze zmianami orbit, a w locie 206 planowano wypróbowanie statku wyprawowego LEM. W lotach 207 i 208 planowano manewr zbliżeniowy „Apolla" i LEM-a z próbą przechodzenia dwóch astronautów z jednego statku do drugiego. Czy program ten zostanie zrealizowany, trudno obecnie po wypadku coś konkretnego stwierdzić. Jedno jest pewne: załoga do następnego lotu jest gotowa. Astronauci: Walter Schirra, Don Eisele i Walter Cuningham byli pilotami rezerwowymi statku „Apollo-1", który uległ katastrofie. Na zdjęciach załoga „Apollo-1". Grissom, White, Chaffe podczas licznych ćwiczeń przedstartowych.

Statek „Apollo" ma średnicę 3,9 m, długość 3,5 m, masę 5 460 kg. Rakieta nośna „Saturn-1-B" ma długość całkowitą 68 m i dwa stopnie pracujące na ciekłym materiale pędnym: stopień I — 725 Ton, a stopień II — 900 Ton ciągu.

p. e.



Szpiegowskie satelity amerykańskie typu „Midas" zastąpione mają być przez nowe konstrukcje, które umieszczone zostaną na orbitach ziemskich w końcu roku 1968. Nowe satelity noszą na razie kryptonimowe oznaczenie „Nr 949".

★

W marcu roku bieżącego Europejska Organizacja Badań Kosmicznych (ESRO) zamierza z kalifornijskiej bazy wyrzucić swego pierwszego sztucznego satelitę naukowego typu ESRO-II. Jest to mały satelita o masie 80 kg, przeznaczony do doświadczeń astronomicznych. Koszt budowy 3,6 miliona dolarów. Start ma nastąpić przy użyciu wypróbowanej rakiety typu „Scout" (USA). Przewiduje się umieszczenie satelity na orbicie 1 100/350 km, ustawionej w stosunku do płaszczyzny równika pod kątem 98 stopni. Jeszcze kilka informacji o ESRO. Organizacja ta powstała 14 czerwca 1962 r. i skupia wysiłki twórcze i finansowe (podano procenty) następujących państw: Belgii (4,42%), Danii (2,21%), Hiszpanii (2,66%), Francji (19,14%), Italii (11,17%), Holandii (4,24%), NRF (22,56%), W. Brytanii (25%), Szwecji (5,17%) i Szwajcarii (3,43%). Tylko dwa państwa: Austria i Norwegia pełnią w ramach ESRO funkcje obserwatorów bez zaangażowania bezpośredniego. W skład aparatu wykonawczego wchodzi 849 osób, z czego dyrekcja stanowi 191 osób, a 463 osoby pracują w centrum technologii kosmicznej, 57 osób przebywa na starcie w bazie Kiruna (Szwecja), 46 zajmuje się pomiarami telemetrycznymi, 50 kontrolą, zaś 52 osoby zatrudnione są przy pracach wyłącznie naukowych — teoretycznych. Budżet organizacji w roku 1966 wynosił 196 milionów franków (francuskich).

★

Francuski Minister Alain Peyrefitte odwiedził ostatnio budującą się bazę rakietową w Gujanie. Po powrocie minister oświadczył publicznie, że nowy ośrodek w Kourou stanie się wkrótce „europejskim Przylądkiem Kennedy'ego". Pierwszy start z Gujany rakiety typu „Super-Diamant" nastąpi, jak wiadomo, w końcu roku bieżącego.

★

NASA wybrała spośród 400 osób kandydatów na nowych astronautów. 46 procent przyszłych zdobywców Kosmosu ma wykształcenie uniwersyteckie, 21 procent pochodzi z przemysłu, a 13 procent związanych było z pracą naukową.

★

„Intelsat-2" (albo „Lani-Bird" od hawajskiej nazwy „Ptak niebios") wszedł 14 stycznia na orbitę równikową, pełniąc funkcję telekomunikacyjnego satelity stacjonarnego.

★

Kwartalnik „Space Log" (w wolnym przekładzie „dziennik kosmiczny") jest specjalnym biuletynem międzynarodowym, który publikuje starty wszystkich obiektów wyrzucanych w Kosmos. Rubryki biuletynu zawierają nazwę obiektu, datę startu, masę obiektu, typ rakiety nośnej, apogeum i perigeum oraz przeznaczenie i wyniki lotu. Ukazuje się w USA.

★

Silnik rakietowy służący do manewrowania sztucznymi satelitami mieści się wygodnie w damskiej torbie. Demonstruje go Mary Kerce, stewardessa „National Airlines" (na zdjęciu), przewożąca cenną przesyłkę do Kalifornii. Ciąg silnika typu TRW około 500 G.

★

W związku z tragicznym wypadkiem na Przylądku im. Kennedy'ego, w którym stracili życie trzej astronauci,

przypomnieć należy, iż prototyp statku „Apollo" miał co miesiąc aż 1 000 (tysiąc) modyfikacji-ulepszeń. Drugi typ statku ulegał miesięcznie średnio 200—300 modyfikacjom.

★

Pasmo wypadków naziemnych w USA rozpoczęło się 20 stycznia, kiedy w zakładach Douglasa w Sacramento podczas prób statycznych nastąpiła eksplozja członu S-IV-B rakiety księżycowej „Saturn". Człon stanowi drugi stopień „Saturna". Jego silniki pracujące na płynnym tlenie i wodorze rozwijają ciąg 90 Ton.

★

Francuska rakieta sondażowa typu „Dragon" wyrzucona została dnia 26 stycznia z terenu Antarktydy: baza Dumont d'Urville na Ziemi Adeli. Start przebiegł pomyślnie, inaugurując tym samym pierwszy tego rodzaju eksperyment w „krainie wiecznych lodów".

★

Nowy radziecki satelita naukowy „Kosmos-139" wprowadzony został na orbitę ziemską 25 stycznia. Orbita sputnika 210/144 km nachylona jest pod kątem 50 stopni do płaszczyzny równika.

★

Jak podał biuletyn wydawany przez pekiński Instytut Lotniczy, jeszcze w roku bieżącym nastąpić ma start chińskiego „pojazdu kosmicznego". Bliższych szczegółów nie zamieszczono, a informuje o tym fakcie prasa francuska.

SŁAWNI LOTNICY

JEDEN z pionierów lotnictwa francuskiego Hubert Latham urodził się w Paryżu w 1883 roku. Studiował w Paryżu i w Oxfordzie. Do wiosny 1909 roku znany był jako sportowiec automobilista.

Od wiosny 1909 roku zainteresowanie swoje skierował na lotnictwo i już w niedługim czasie przystąpił do pierwszych wzlotów na samolocie zbudowanym w jednym z warsztatów — „Antoinette". Wkrótce też otrzymał jako dziewiąty człowiek na świecie dyplom pilota wydany we Francji.

W maju 1909 roku na polu ćwiczeń wojskowych pod Chalons Mendon dokonał wzlotu trwającego

Hubert Latham

37 minut i 37 sekund. Kilka dni później pozostawał w powietrzu przez 67 minut, latając na wysokości od 20 do 40 metrów.

Widzowie, między którymi byli również oficerowie z obozu wojskowego w Chalons, zgotowali mu gorące owacje i podpisali zbiorowy dokument stwierdzający czas trwania lotu. Lotem swoim przewyższył dotychczasowy wyczyn również francuskiego pilota Delagrange'a o 35 minut.

Wkrótce po wspomnianym wyżej sukcesie zdobył nagrodę wyznaczoną przez Goupy'ego za lot nad wsiami. Latham po starcie z Chalons poleciał do odległej o 6 km miejscowości i następnie powrócił na miejsce wzlotu.

Oszołomiony powodzeniem w dotychczasowych wzlotach nie tylko założył się, ale i zobowiązał przelecieć ponad kanałem La Manche z Calais (Francja) do Dover (Anglia) przed pierwszym sierpnia 1909 roku. Łącznie wszystkie nagrody za ten przelot wynosiły 74 000 franków, w tym 25 000 franków przeznaczyła angielska redakcja „Daily Mail". Dwie próby przelotu 19 i 27 lipca zakończyły się niepowodzeniem.

Hubert Latham ustanowił szereg rekordów: w 1909 roku — odległości w obwodzie zamkniętym (154,620 km) oraz wysokości (155 m i 453 m); w 1910 roku — prędkości na bazie (77,579 km/h) oraz wysokości (1 000 m i 1 384 m).

Brał udział w pokazach na terenie Francji i wielu stolic europejskich.

Hubert Latham zginął w wypadku lotniczym w 1912 roku.

(m)

BUDUJEMY RADIOMODEL SZYBOWCA • FOKA • 2)

inż. WIESŁAW SCHIER

KORZYSTAJĄC z dostępnych (nielicznych, niestety) wyników badań sporządzono wykres, który ilustruje jak zmienia się doskonałość kilku charakterystycznych profili w zakresie modelarskich liczb Reynoldsa (od 40 000 do 160 000).

Na wykresie tym naniesiono krzywe doskonałości ekonomicznej oraz cyfry oznaczające wielkości ekonomicznych współczynników siły nośnej (dla danych punktów pomiarowych), przy których prędkość opadania modelu powinna być najmniejsza. Z wykresu wynika, że doskonałość wszystkich profili obniża się przy zmniejszeniu się liczby Re, przy czym dla jednych profili odbywa się to łagodnie, a dla innych gwałtownie. Wyraźnie więc można wyodrębnić dwie grupy profili:

1. Grupę profili mało wrażliwych na zmiany liczby Re. Profile te przy przejściu od Re — 160 000 do Re — 40 000 odznaczają się łagodnym i niewielkim spadkiem doskonałości (średnio od 25 do 50 proc.). Do tej grupy należą przede wszystkim profile symetryczne, a wśród profili wklęsłych profile o bardzo małej grubości (np. wygięta płytka G417a).

2. Grupę profili, które po przekroczeniu pewnej granicznej (krytycznej), minimalnej liczby Reynoldsa odznaczają się gwałtownym, wielokrotnym obniżeniem doskonałości. Właściwości te posiadają profile o większej strzałce ugięcia linii środkowej i o większej grubości, a więc przeważnie ogólnie stosowane, tak zwane profile klasyczne.

Oczywiście z punktu widzenia osiągów przyszłego szybowca należy go wyposażyć w taki profil, który w odpowiednim dla danego modelu zakresie liczb Reynoldsa posiada największą doskonałość ekonomiczną. Przy czym pożądane jest, aby odpowiadający temu współczynnik siły nośnej był również możliwie duży.

Współczynnik siły nośnej ma bezpośredni wpływ na prędkość lotu ślizgowego, który decyduje o możliwości prawidłowego eksploatowania modelu.

Prędkość tę można obliczyć przy pomocy bardzo prostego wzoru:

$$\text{ślizg} = 4\sqrt{\frac{p}{Cz}}$$

gdzie: p — obciążenie powierzchni nośnej (skrzydła) w kg/m².

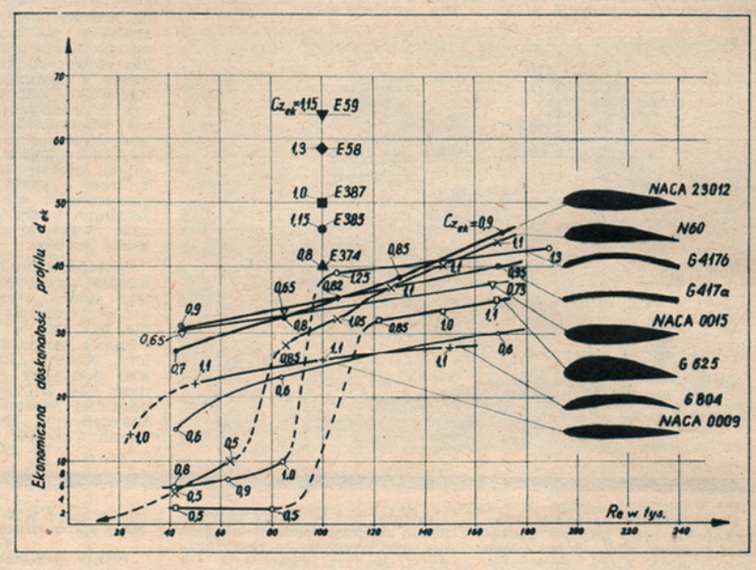
Jeżeli założymy, że prędkość lotu modeli swobodnie latających nie powinna przekraczać 6 m/sek ze względu na szybko rosnące niebezpieczeństwo uszkodzenia przy lądowaniu w przypadkowym terenie — to wniosek stąd prosty, że ekonomiczny współczynnik siły nośnej na skrzydle takiego szybowca powinien być równy co najmniej jedności. Taką wielkość przy równoczesnym zachowaniu doskonałości posiada m. in. 12-procentowy profil N60 i to wyłącznie w zakresie nadkrytycznych liczb Reynoldsa. Podobne wartości osiągają silnie wygięte profile płytkowe G 417a i G 417b oraz cienki profil G-804 (już przy dużo mniejszej doskonałości). Profile te jednak ze względu na ich małe podobieństwo do szybowcowych profili oryginalnych, dużą niestateczność i trudności w zbudowaniu odpowiednio wytrzymałego i sztywnego skrzydła, będą nas mniej interesowały. Odpada również bardzo gruby 20-procentowy profil G-625 ze względu na niską doskonałość i wysoko położony zakres krytyczny.

Pozostaje więc wyłącznie profil N 60 oraz profile do niego podobne, a spośród bardziej znanych i stosowanych w modelarstwie profile takie jak: płasko wypukły Clark Y-12 proc., wklęsłe NACA 6412—12 proc., NACA 6409 i 4409 — 9 proc. o grubości od 9 do 12 proc. oraz inne — np. turbulencyjny „Davis". Jeżeli przyjmiemy przebieg doskonałości profilu N 60 jako charakterystyczny dla tej grupy, to profile te będą dobrze pracowały, jeżeli liczba Reynoldsa (w najszerszej partii skrzydła) nie będzie niższa jak 100 000, przy czym jako najmniejszą wartość można przyjąć 80 000.

Dla modeli zdalnie kierowanych zakres eksploatacyjnych współczynników siły nośnej może być szerszy, ponieważ znacznie większe są możliwości wykorzystania modelu. Prędkości lotu ślizgowego są tutaj również większe, ze względu na duże obciążenie powierzchni nośnej. Gdy przeznaczeniem modelu mają być loty wyłącznie termiczne, to ze względu na małą prędkość opadania pożądana jest jak najmniejsza prędkość lotu i duży ekonomiczny współczynnik siły nośnej; a więc profile takie jak dla modeli swobodnie latających. Modele przeznaczone do lotu na zboczach, szczególnie przy silnych wiatrach, niezależnie od tego, że mogą mieć większe obciążenia, będą potrzebowały szybszych profili, charakteryzujących się dużą doskonałością również przy małych współczynnikach siły nośnej (przy dużej prędkości). Może tu być zastosowany profil Clark Y oraz niektóre profile dwuwypukłe, jak np. profil NACA 23012, który posiada bardzo dużą doskonałość przy ekonomicznym współczynniku siły nośnej rzędu 0,9. Profil ten charakteryzuje się brakiem wyraźnego zakresu krytycznego przy niższych liczbach Reynoldsa. Profile takie umożliwiają wykonanie prawidłowego lotu plecowego, stąd mogą być zastosowane do szybowców akrobacyjnych.

(c. d. n.)

Doskonałość profili i liczba Reynoldsa.



NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

Z okazji 80 rocznicy urodzin naszego sławnego pilota Michała Scipio del Campo, Aeroklub PRL wręczył Jubilatowi model samolotu, na którym niegdyś latał znakomity lotnik. Model przedstawia płatowiec konstrukcji Zbierańskiego i Cywińskiego, a wykonawcami miniaturowego samolotu są dwaj warszawscy modelarze Edward Kurowski i Jerzy Kosiński. O precyzji wykonania świadczyć może zdjęcie modelu zamieszczone niżej.

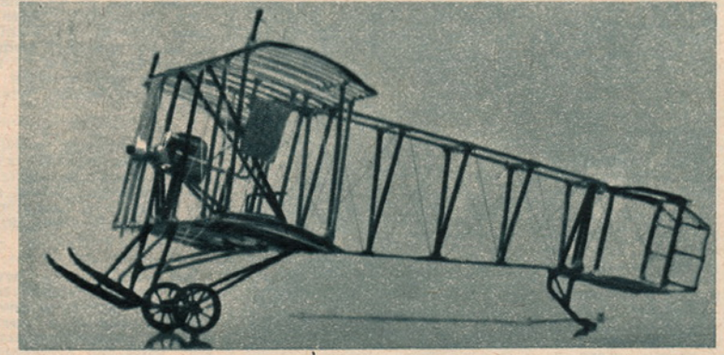
☆

Rok bieżący będzie obfitował w różnego rodzaju rocznice i jubileusze. Oto jeden z czołowych modelarzy warszawskich, wspomniany już wyżej Edward Kurowski obchodzi trzydziestolecie pracy dla małego lotnictwa. Właśnie w 1937 r. rozpoczął naukę modelarstwa lotniczego w ówczesnej modelarni LOPP. Na pierwszych zawodach modeli szkolnych startował już w rok później. Po wojnie począwszy od roku 1948 działał w Lidze Lotniczej, pracując zawodowo na PKP jako pracownik techniczny. Etatowo pracuje w Aeroklubie PRL od 1956 roku, najpierw jako pracownik Ośrodka Centralnego, a do końca roku ubiegłego jako kierownik tej placówki modelarskiej. Obecnie pełni funkcję starszego inspektora do spraw technicznych w Wydziale Modelarstwa i Kół Lotniczych APRL.

Z osiągnięć sportowych Kurowski poszczycić się może dwukrotnym uzyskaniem zaszczytnego tytułu Mistrza Polski w kategorii modeli zdalnie kierowanych, jednym tytułem wicemistrzowskim i zwycięstwem w kategorii szybowców latających na zboczu. W roku 1962 pełnił funkcję kierownika ekipy polskiej na Mistrzostwach Świata modeli na uwięzi w ZSRR (Kijów).

Budował właściwie wszystkie rodzaje modeli latających, ale obecnie specjalizuje się wyłącznie w kategorii szybowców zdalnie kierowanych. W roku ubiegłym pilnie trenował i budował nową aparaturę radiową, którą zamierza w pełni wykorzystać przy nowym modelu szybowca przeznaczonym na starty w roku bieżącym. Możemy zdradzić przy okazji zamierzenia konstruktora — nowy model będzie w pewnym sensie kopią „FOKI", szybowca, który w dalszym ciągu jest natchnieniem wielu modelarzy, nie tylko zresztą w Polsce. Osobną pasją Kurowskiego są modele redukcyjne. Wykonał kilka do Muzeum Wojska Polskiego i Muzeum Sportu, a prace jego spotkały się z wysoką oceną specjalistów.

Jest mieszkańcem Warszawy od urodzenia. Ma obecnie 44 lata i pragnie jak najdłużej zajmować się ulubionym hobby — małym lotnictwem. Wypada życzyć koledze Kurowskiemu spełnienia wszelkich zamiarów i nowych sukcesów w najbliższych latach.



☆

Telewizja warszawska ogłosiła w styczniu interesujący konkurs modelarski na projekt sztucznego satelity. Pomysł był dobry, szkoda jedynie, że Telewizja nie poprosiła do współpracy czasopism lotniczych — wówczas miałaby więcej uczestników. Chociaż — nie wszyscy jeszcze modelarze mają telewizory, a poza tym oglądając widowiska nie mieliby zapewne czasu na bardzo skomplikowaną budowę swoich miniaturowych statków powietrznych i kosmicznych. — To tak żartem. A z popularyzacją modelarstwa redukcyjnego o tematyce astronautycznej na pewno za dobrze nie jest, ale to już zadanie dla kierowników naszych modelarni.

F. E.

Zdjęcie z lewej: B. Koszewski

15 PROCENT MODELARZY LOK ZAJMUJE SIĘ RAKIETAMI

W „Skrzydlatej Polsce" nr 4/1967 r. na str. 15 znajduje się wypowiedź Henryka Mellera pt. „O modelarstwie rakietowym krytycznie". Z treści tej notatki wynika, że:

1. modelarstwem rakietowym zajmuje się wyłącznie APRL,

2. modelarstwo rakietowe jest najbardziej dyskredytowaną dziedziną modelarstwa w Polsce.

W nawiązaniu do tej notatki wyjaśniam, że Liga Obrony Kraju ma obecnie zarejestrowanych 1 520 modelarni, w których szkoli się ponad 30 000 osób, z czego około 15 proc. stanowią modelarze rakietowi.

Powyższe wyjaśnienie odnosi się nie tylko do rozwoju ilościowego, ale także do spraw organizacyjnych. Nie jest tak źle jak to pisze ob. Henryk Meller, gdyż np. w LOK sprawy te są już od dawna uregulowane. Na potwierdzenie tego przytaczam, że:

a) Program szkolenia modelarzy rakietowych LOK klasy III, II i I został wydany po raz pierwszy w 1964 r., a w udoskonalonej formie w wydaniu broszurowym w styczniu 1966 r.

Obecnie, jako że programy muszą być stale uaktualniane, aby podążyć za nowymi osiągnięciami, czerpać z nowej literatury itp., w przygotowaniu jest nowy nakład.

Poza tym wydano w 1963 r. pierwszy program szkolenia instruktorów modelarstwa rakietowego LOK, który jest co roku uaktualniany i wydawany w formie powielaczowej.

b) Oprócz programów szkolenia modelarzy rakietowych Liga Obrony Kraju wydała następujące dokumenty regulujące prace modelarzy tej dyscypliny:

1) Instrukcja bezpieczeństwa dla modelarni rakietowych LOK wydana 12.7.1963 r.

2) Regulamin klubu modelarskiego LOK wydany 8.11.1965 r.

3) Przed każdym sezonem wydawany jest, poczynając od 1963 r., regulamin zawodów modeli rakietowych LOK.

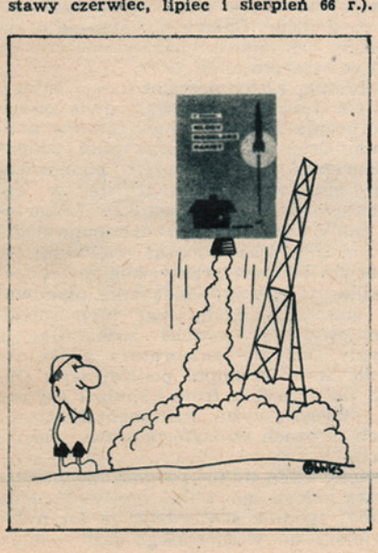
c) Wyjaśniam też, że stopnie modelarzy rakietowych w LOK można zdobyć bez żadnych ograniczeń, po przejściu odpowiedniego przeszkolenia i spełnienia warunków omówionych w programie szkolenia.

płk dypl. MICHAŁ DODIK
Dyrektor d/s Szkolenia i Sportu
Zarządu Głównego LOK

W ZWIĄZKU Z LISTEM H. MELLERA WYJAŚNIAMY:

W odpowiedzi na artykuł Henryka Mellera zamieszczony w numerze 4 „Skrzydlatej Polski" z rb., Wydział Modelarstwa ZG APRL czuje się w obowiązku wyjaśnić co następuje:

Dlaczego do tej pory nie ma w aeroklubach fabrycznych silników rakietowych? Otóż po opracowaniu na zlecenie APRL technologii produkcji i wykonaniu serii informacyjnej we współpracy z Doświadczalnym Ośrodkiem Rakietowym w Krakowie (osiągnięto bardzo pozytywne wyniki, czego dowodem są nasze sukcesy w Dubnicy), złożono w dniu 20.5.66 zamówienie w Zakładach Chemicznych „Krywałd" na wykonanie partii 3 tys. sztuk ładunków (termin dostawy czerwiec, lipiec i sierpień 66 r.).



Zakłady „Krywałd" nie były w stanie zrealizować całości zamówienia z powodu trudności w otrzymaniu od poddostawców (zakłady w Gliwicach) odpowiedniej jakości rur papierowych na obudowy. Zdołano dostarczyć tylko niewielką partię na zabezpieczenie zeszłorocznych zawodów rakietowych w Krakowie. Ponadto w dniu 6.10.66 złożono zamówienie na 10 tys. sztuk z sukcesywną dostawą w I, II i III kwartale 1967 r.

Wynika stąd, że APRL zarówno zabezpieczył w porę środki finansowe na produkcję wielkoseryjną jak i współpracował pod względem fachowym. Niestety, organizacja nasza nie ma wpływu na kooperantów zakładów „Krywałd" i poza stałym monitowaniem wytwórcy nie może wiele zdziałać. Zaznaczyć trzeba, że zakłady spodziewają się rozwiązania trudności kooperacyjnych w II—III kwartale 1967 r., toteż dostawa silników i rozpoczęcie systematycznego szkolenia prawdopodobnie nastąpi w IV kwartale 67 r.

Sprawa dostawy silników jest zagadnieniem kluczowym, które pociąga za sobą wszystkie inne braki, o których pisze kol. Meller. Wydział Modelarstwa APRL **jest w pełni przygotowany** do rozpoczęcia szkolenia rakietowego w chwili dostarczenia silników, a mianowicie:

a) Opracowany jest program wyszkolenia, instrukcja bezpieczeństwa, plany rakiet i wyrzutni do budowy w modelarniach, jak również warunki zdobywania odznak. Materiały te w każdej chwili mogą być powielone i rozesłane do aeroklubów, jednak celowo się tego nie robi, do chwili uzyskania konkretnego terminu dostawy silników. Chodzi o to, aby nie skłaniać modelarzy do samodzielnego przygotowywania paliw i silników, co jest niedopuszczalne ze względów bezpieczeństwa.

b) Przeszkolona jest na kursach w Krakowie pierwsza 32-osobowa grupa instruktorów rakietowych, która z chwilą otrzymania silników może rozpocząć zajęcia. Dalsze szkolenie instruktorów planowane jest w lipcu br.

c) Zostały wydrukowane i przygotowane do wysyłki świadectwa modelarzy rakietowych i dyplomy instruktorskie.

d) Aeroklubom regionalnym przydzielone zostały specjalne fundusze na szkolenie rakietowe.

W sprawie rozgrywania konkurencji wysokościowej na zawodach Wydział jest zgodny co do mocno problematycznej dokładności pomiarów. Dopóki jednak ta konkurencja jest uznawana przez FAI, nie możemy jej pomijać. W planach pracy na rok bieżący DOR będzie miał zlecone przeanalizowanie i polepszenie metody pomiarów.

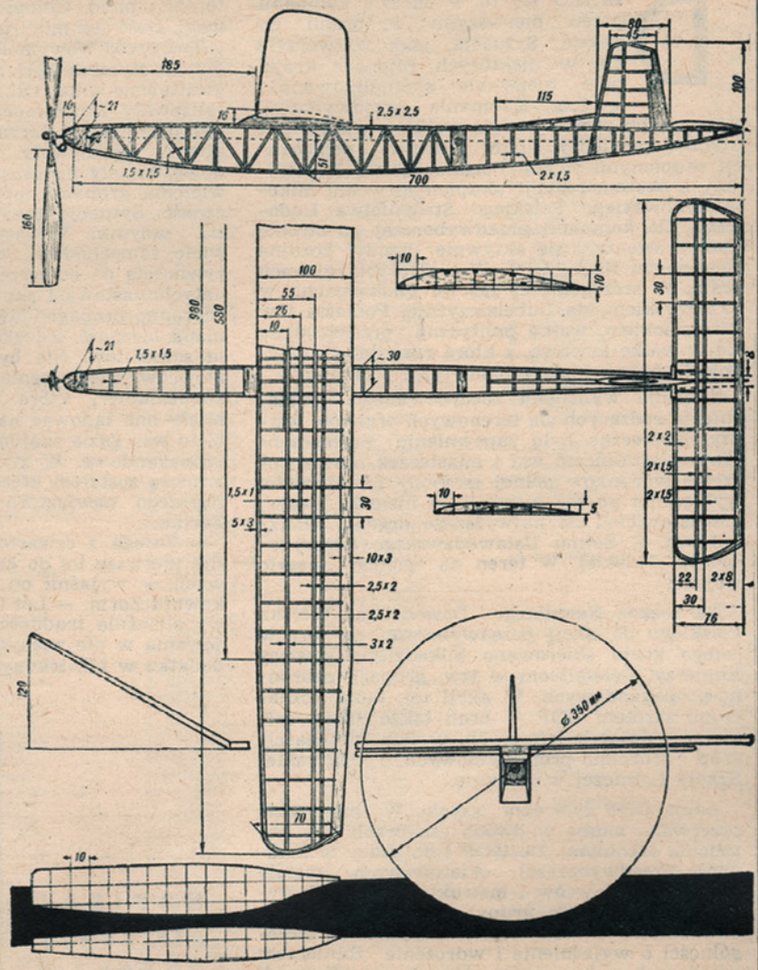
Jesteśmy równie zgodni co do braków organizacyjnych ostatnich zawodów krakowskich i przypuszczalnie w br. zawody odbędą się na innym terenie, tak aby personel DOR nie był obciążony sprawami administracyjno-gospodarczymi, lecz mógł się całkowicie poświęcić zabezpieczeniu technicznemu imprezy. Pierwszym kandydatem zorganizowania imprezy jest Aeroklub Pomorski.

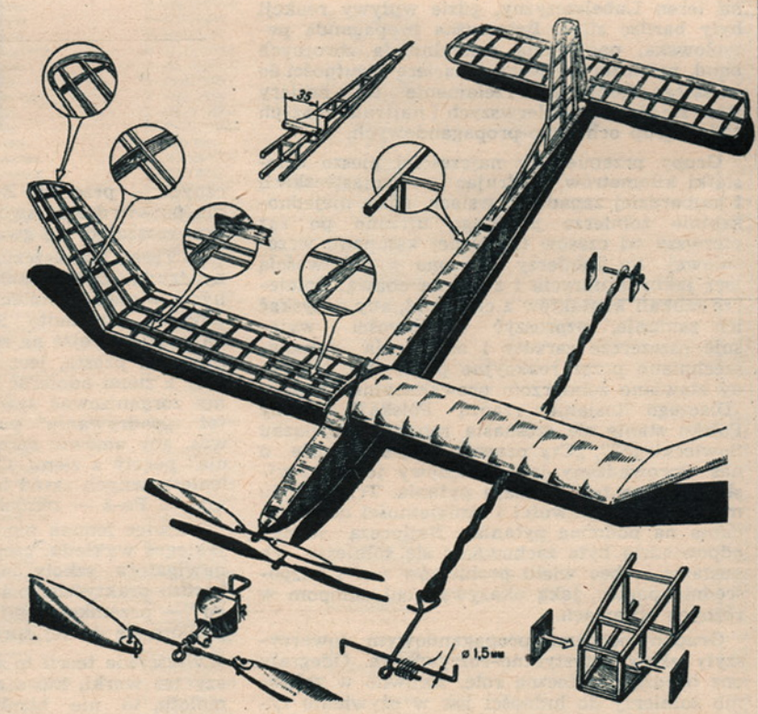
Co do przydziału balsy dla modelarzy rakietowych, nie możemy tu wiele obiecywać z uwagi na znane trudności importowe z tym materiałem. W modelarstwie rakietowym balsa może być z powodzeniem zastąpiona innym materiałem, można więc liczyć tylko na niewielkie przydziały dla członków reprezentacji APRL na zawody międzynarodowe. To samo dotyczy papieru japońskiego. Ponadto APRL przydziela balsę aeroklubom, pozostawiając sprawę jej rozdziału między modelarzy sekcjom modelarstwa aeroklubów regionalnych. Ewentualne pretensje można zatem kierować wyłącznie do macierzystego aeroklubu.

Reasumując te wyjaśnienia sądzimy, że jeśli tylko zakłady „Krywałd" będą w stanie wywiązać się terminowo z zamówienia, nie powinno być żadnych większych trudności z prawidłowym rozwojem naszego modelarstwa rakietowego.

Wydział Modelarstwa i Kół Lotniczych Aeroklubu PRL

MAŁY MODEL GUMÓWKI





W 1961 roku po raz pierwszy we Francji zorganizowano zawody małych modeli z napędem gumowym. Od tej pory typ małej gumówki stał się niezwykle popularny. Mniejsza ilość gumy napędowej i osobliwość modelu, którego rozpiętość skrzydeł nie przekracza na ogół 1 000 mm, stały się zachętą dla wielu konstruktorów i zawodników. Obecnie trwają wysiłki, aby kategorię małych modeli wprowadzić do rozgrywek na mistrzostwach międzynarodowych i światowych. Dla zorientowania Czytelników w panujących tendencjach konstrukcyjnych podajemy wyżej radzieckie opracowanie modelu małej gumówki, według planu zamieszczonego w czasopiśmie „Modelist — konstruktor". Budowa modelu jest bardzo zwarta, a kształty zadowolić mogą najbardziej wybrednych modelarzy.

LOTNICZA AKCJA GOP

NAPISAŁ płk nawig. CZESŁAW GAGAJEK

DZIAŁO się to w okresie kampanii przed pierwszymi wyborami do Sejmu. Sytuacja, jaka wytworzyła się w niektórych rejonach kraju, była niezwykle skomplikowana i trudna. Kampania przedwyborcza stała się po prostu zaciętą walką o władzę polityczną pomiędzy siłami postępu i demokracji skupionymi wokół Polskiej Partii Robotniczej, a obozem reakcji skupionym wokół mikołajczykowskiego Polskiego Stronnictwa Ludowego. Do kampanii przedwyborczej po stronie reakcji włączyły się aktywnie bandy zbrojne spod znaku NSZ i UPA. W niektórych rejonach kraju, w szczególności zaś na Podkarpaciu, w Krakowskiem, na Lubelszczyźnie, Podlasiu i w Białostockiem, walka polityczna przekształciła się w walkę krwawą, z którą rozwijał się równolegle najzwyklejszy bandytyzm i rabunek.

Sytuacja wymagała zdecydowanego wzmocnienia rodzących się terenowych organów władzy. Konieczne było zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom wsi i miasteczek oraz stworzenie warunków pełnej swobody i możliwości wybierania po raz pierwszy w historii swoich przedstawicieli do najwyższego organu władzy ludowej — Sejmu Ustawodawczego Rzeczypospolitej Polskiej. W teren na pomoc ruszyło wojsko.

Na rozkaz Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego do akcji przedwyborczej na terenie całego kraju skierowano kilkadziesiąt tysięcy żołnierzy. Działali oni w tzw. grupach ochronno-propagandowych. W akcji tej, którą oznaczono skrótem GOP — brali także udział żołnierze jednostek lotniczych, w tym kilkanaście grup ochronno-propagandowych z Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

Akcją GOP żyła cała szkoła. W listopadzie przerwano naukę w dwóch eskadrach i w batalionie szkolnym. Do GOP i do pracy w kampanii przedwyborczej skierowanych zostało wielu wykładowców i instruktorów. Przed wyruszeniem w teren grupy przeszły specjalne kilkudniowe przeszkolenie. Chodziło w szczególności o wyjaśnienie i wdrożenie żołnierzom zasad zachowania się w różnych specyficznych okolicznościach, z jakimi mogą spotkać się w kontaktach z ludnością cywilną. Były to sprawy bardzo trudne i złożone. Grupy wyruszały na teren Lubelszczyzny, gdzie wpływy reakcji były bardzo silne. Bałamutna propaganda peeselowska, pogłębiana działalnością zbrojnych band, potrafiła wytworzyć barierę nieufności do polskiego żołnierza. Przełamanie tej bariery stało się jednym z pierwszych i najtrudniejszych zadań grup ochronno-propagandowych.

Grupy przemierzały najczęściej pieszo dziesiątki kilometrów, wędrując po miasteczkach i najbardziej zapadłych wsiach, gdzie niejednokrotnie żołnierza polskiego ujrzano po raz pierwszy od czasów tragicznej kampanii wrześniowej. Na żołnierzy patrzono z ciekawością lecz jakby z ukrycia i z pewną obawą. Żołnierze szukali kontaktów z chłopami, aby pozyskać ich zaufanie, rozproszyć wątpliwości i wyjaśnić oszczercze zarzuty i oskarżenia rozpowszechniane przez reakcyjne podziemie. Niekiedy stawiano żołnierzom prowokacyjne pytania: „Dlaczego Rosjanie rządzą Polską?", „Kiedy Polska stanie się szesnastą republiką Związku Sowieckiego?", „Czy prawdą jest, że będzie u nas wprowadzony jako urzędowy język rosyjski?" i inne tego rodzaju pytania. Trzeba było mieć dużo cierpliwości i umiejętności odpowiadania na podobne pytania. Najlepszą jednak odpowiedzią było zachowanie się żołnierzy, ich postawa wobec wielu problemów wsi i bezpośrednia pomoc, jaką okazywali oni chłopom w różnych sprawach.

Grupom ochronno-propagandowym towarzyszyły ekipy artystyczno-rozrywkowe. Odegrały one bardzo pożyteczną rolę, zarówno w zbliżeniu żołnierzy do ludności jak w ożywieniu życia kulturalnego we wsiach i miasteczkach. Żołnierze byli pierwszymi, którzy po wielu latach mrocznej okupacji przybyli tu z polskim słowem, piosenką, muzyką i tańcem. Występy były na pewno niedoskonałe lecz i widzowie byli niewybredni. W takich spotkaniach, przeplatanych z zasady dyskusją na tematy przedwyborcze, a kończących się często potańcówką z miejscowymi dziewczętami, topniały lody nieufności. Rodziło się zaufanie i szczerość wobec polskiego żołnierza. Już sama obecność wojska na wsi ograniczała swobodę działania reakcyjnych agitatorów i band. Chłopi nabierali pewności i odwagi. Dość już mieli terroru i bandytyzmu.

Tuż przed Nowym Rokiem i w pierwszych dniach stycznia 1947 r. wystąpiła nagle ostra i gwałtowna zima. Olbrzymie masy śniegu sparaliżowały zupełnie ruch na drogach Podlasia i Lubelszczyzny. Liczne wsie i miasteczka, w których przebywały grupy ochronno-popagandowe, zostały po prostu odcięte od świata. Z wieloma grupami została zerwana wszelka łączność. Sytuację pogarszały silne mrozy i częste zadymki. W zaspach śnieżnych utknęło wiele samochodów, które usiłowały dotrzeć z żywnością do odległych wiosek. Potrzebna była natychmiastowa i skuteczna pomoc. Z grupami ochronno-propagandowymi musiała być utrzymana łączność. Zdecydowano użyć do tego celu samolotów. Nie było jeszcze wówczas śmigłowców, więc sięgnięto do niezawodnych „kukuruźników", które przestawiono na płozy. Miały one lądować na śnieżnych polach w pobliżu wsi, gdzie znajdowały się grupy ochronno-propagandowe. W związku z tą właśnie akcją lotniczą zostałem któregoś dnia wezwany do starszego nawigatora szkoły, podpułkownika Zorina.

— Załoga z czwartej eskadry wykonała dzisiaj pierwszy lot do grup ochronno-propagandowych — wyjaśnił od razu na wstępie podpułkownik Zorin. — Lot ten potwierdził nasze obawy odnośnie trudności i niebezpieczeństwa lądowania w nie znanym zaśnieżonym terenie, w dodatku w tak trudnych warunkach atmosferycznych — przerwał Zorin, spoglądając jakby dla potwierdzenia swoich słów w okno, za którym rozszalała się gwałtowna śnieżyca.

— Teren Lubelszczyzny jest silnie pofałdowany, trudno będzie znaleźć w pobliżu poszczególnych wiosek dostatecznie równe pola dla lądowania, a ponadto te zaspy. Dlatego też trzeba będzie przejść na zrzuty. Jest to sprawa stosunkowo prosta, lecz jednocześnie chcielibyśmy z ziemi odbierać meldunki od grup. Musimy zorganizować system „wyłapywania", czy też „podrywania" poczty z ziemi. Wezwałem was, aby omówić sprawę zrzutów i „podrywania" poczty z ziemi. Chodzi tu głównie o ustalenie pewnych zasad techniki podrywania z samolotu Po-2 — zwrócił się do mnie Zorin.

„A więc jednak nie teoria, nie przygotowanie jakiegoś wykładu, czego obawiałem się idąc do nawigatora szkoły, lecz coś konkretnego, coś bardzo praktycznego i jednocześnie pożytecznego" — przemknęło mi po głowie. Od razu zapaliłem się do tej sprawy.

Właściwie teorii to było tu niewiele. Pakunki czy też worki, które miały być zrzucone z samolotu, to nie bomby, którym opływowy kształt, odpowiednie wyważenie i stateczniki zapewniają stabilny lot po określonym torze i trafienie w cel. Tym razem chodziło o zrzut niekształtnych przedmiotów, na które działa wprawdzie przyciąganie ziemi, lecz trudno jest ustalić spadanie tych ciał i ująć w jakieś prawidłowości i formuły. Potrzebne jest tu raczej „dobre oko" i doświadczenie, które można zdobyć w praktycznych lotach. Dlatego też dyskusja nasza sprowadziła się raczej do technicznych rozwiązań systemu zrzutu i „podrywania" meldunków.

Ustaliliśmy, że w zależności od rozmiarów i ciężarów ładunku będzie go wyrzucać nawigator bezpośrednio z kabiny, lub też większe ładunki podwieszać się będzie pod płatem samolotu na zamkach bombowych i zrzucać podobnie jak bomby, przez zwolnienie w odpowiednim momencie uchwytu nośnego. O wiele trudniejsze okazało się rozwiązanie „systemu podrywania". Przede wszystkim trzeba było skonstruować odpowiednie urządzenie, za pomocą którego można by wyrzucić z samolotu linę zakończoną jakimś żaczepem czy też uchwytem, a następnie ściągnąć ją razem z pakunkiem z powrotem do kabiny. Dużo pomysłowości w rozwiązaniu tego urządzenia okazali technik uzbrojenia eskadry i kierownik polowych warsztatów lotniczych. Przedstawili oni swój projekt i obiecali urządzenie to wykonać w ciągu nocy, tak że już następnego dnia miały być przeprowadzone próby. Podpułkownik Zorin był wyraźnie zadowolony z narady i zdecydował, że próby rozpoczniemy nad lotniskiem jak tylko przyrząd będzie gotowy.

Zgodnie z zapowiedzią warsztatowcy eskadry kombinowali, przymierzali i skonstruowali w ciągu nocy mechanizm przypominający w dużym powiększeniu przyrząd używany przez wędkarzy do rzucania błyszczka na szczupaki, czyli tzw. spinning. Był to bęben z korbą, na który nawinięta była lina długości około 40 metrów. Na końcu liny przywiązana była trójramienna kotwiczka wykonana z żelaznych prętów. Mechanizm miał być umocowany na dwóch podpórkach do prawej burty wewnątrz kabiny nawigatora. Podczas pierwszej przymiarki okazało się, że mechanizm był za duży, wypełniał po prostu pół kabiny, zostawiając tylko niewiele miejsca dla nawigatora. Podporucznik Dziemkowski, który miał przeprowadzić próby z urządzeniem, z ledwością wlazł do kabiny, a następnie nie mógł się z niej wygramolić.

O kręceniu korbą nie było w ogóle mowy. Należało dokonać pewnych poprawek w ten sposób, aby mechanizm zamiast do burty umocować do podłogi kabiny, poniżej siedzenia nawigatora. W tej sytuacji z próbami w powietrzu trzeba było jeszcze poczekać co najmniej jeden dzień.

Tymczasem warunki w terenie pogarszały się z godziny na godzinę. Śniegu nieustannie przybywało. Grupy ochronno-propagandowe czekały na kontakt ze sztabem akcji GOP.

Około południa, kiedy przestał padać śnieg i zmniejszył się wiatr, wystartowały dwie załogi: pilot podporucznik Figarski z nawigatorem podporucznikiem Dziemkowskim oraz pilot podporucznik Charlężak z nawigatorem podporucznikiem Brylem. Pierwsza poleciała w rejon Klementowic, druga w okolice Lubartowa. Obie miały lądować w dwóch punktach i dostarczyć pocztę oraz odebrać meldunki od grup, z którymi kontakt praktycznie został zerwany od kilku dni. Powrót z zadania planowano około godz. 15. Komunikat meteorologiczny nie przewidywał jakichś zaskakujących zmian pogody. Jedynie temperatura miała obniżyć się do około 25 stopni poniżej zera. Obszar Polski po przejściu frontu znalazł się pod wpływem dużego wyżu kontynentalnego, co przy silnych mrozach wróżyło poprawę warunków lotnych.

Rzeczywiście, kilka minut po godzinie piętnastej pierwsza załoga lądowała po wykonaniu zadania. Obaj zgodnie stwierdzili, że lot był o wiele łatwiejszy od wczorajszego jeśli chodzi

o pilotowanie, natomiast znacznie pogorszyły się warunki nawigacyjne. Trudno było po prostu odnaleźć punkty lądowania. Mapa zdezaktualizowała się prawie zupełnie. Pod śniegiem zniknęły nie tylko drogi, jeziora i rzeki ale całe wsie i małe miasteczka. Jedynymi obiektami orientacyjnymi były ciemne masywy leśne, stacje kolejowe i miasta. Nisko wiszące chmury zdawały się zlewać z ośnieżonymi polami, zacierając zupełnie linię horyzontu. Dodatkowo orientowanie się w terenie utrudniała mała wysokość lotu, przy której z jednej strony zmniejsza się znacznie zasięg widoczności, z drugiej zaś poważnie wzrasta szybkość pozornego przemieszczania się ziemi względem samolotu. Również dokuczliwe zimno, które przeniknęło do otwartych kabin samolotu, praktycznie wykluczało możliwość posługiwania się mapą i prowadzenia dziennika pokładowego. W tych warunkach odnalezienie grup ochronno-propagandowych wymagało po prostu od nawigatora pamięciowego wyuczenia się nawigatorskiego planu lotu oraz doskonałej znajomości rejonu lotów, jak również ścisłego przestrzegania kursu i czasu lotu.

Obie załogi starannie przygotowały się do wykonania zadania. Nawigatorzy na pamięć znali trasę, położenie charakterystycznych obiektów orientacyjnych, ich ukształtowanie w terenie i usytuowanie w stosunku do przewidywanych miejsc lądowania. Lądowiska były szczególnie dokładnie studiowane i wybierane na podstawie dostępnych w tym czasie map. Ustalano różne warianty zejścia do lądowania. Wszystkie możliwe kursy lądowania, uwzględniające kierunek wiatru i położenie przeszkód terenowych, wyrysowane były na mapie i dodatkowo na specjalnie wykonanym szkicu. Nad wyborem lądowisk w pobliżu wiosek, gdzie stacjonowały grupy ochronno-propagandowe oraz ustaleniem najdogodniejszych dla różnych sytuacji warunków lądowania, pracowało kilku nawigatorów pod kierunkiem podpułkownika Zorina. Utworzyła się po prostu grupa lotnicza biorąca bezpośredni udział w akcji GOP. Zostałem również włączony do tej grupy wraz z kolegą, porucznikiem nawigatorem Stefanem Popkiem, wykładowcą bombardowania.

Po wylądowaniu pierwszej załogi daremnie czekaliśmy na powrót samolotu Po-2 nr ogonowy 011, z załogą: pilot podporucznik Staszek Charlężak i nawigator podporucznik Olek Bryl. Szybko zapadał styczniowy zmrok, a wraz z nim następował dalszy spadek temperatury. Po raz pierwszy od wielu dni niebo roziskrzyło się tysiącami gwiazd. Silny mróz chwycił na dobre. Gdzie podziała się załoga samolotu Po-2? Dlaczego nie wróciła do bazy? Warunki lotu były przecież wyjątkowo sprzyjające.

Czyżby zabłądzili i lądowali gdzieś w nie znanym terenie? Może pozostali w „gościnie" u kolegów z GOP w wiosce, gdzie lądowali? A może spotkało ich coś gorszego i oczekują teraz naszej pomocy? Snuliśmy najprzeróżniejsze domysły. Irytował nas brak jakiejkolwiek wiadomości o losie załogi.

Jak nigdy może dotąd odczuliśmy brak łączności z samolotem. Ktoś tam nawet wspomniał: „gdyby radio było na samolocie, to wiedzielibyśmy wszystko". Zdenerwowało to Zorina, który nie lubił biadolenia na temat tego, co by było, gdyby... Decydując się na samolot Po-2 w pełni zdawano sobie sprawę, że nie ma on radia i nie można go w nie wyposażyć (konieczna byłaby tzw. ekranizacja przewodów instalacji elektrycznej w samolocie, której brak powodował silne iskrzenia uniemożliwiające łączność radiową).

— Bez sensu jest teraz narzekanie na niedostatki i braki, tu trzeba działać, aby pomóc nie tylko załodze ale również żołnierzom grup ochronno-propagandowych w terenie — powiedział zdecydowanym głosem podpułkownik Zorin. — Przede wszystkim trzeba jednak szukać załogi.

— Lejtenant Orłow — zwrócił się Zorin do Orłowa — palecim na rozwiedku, wazmożno najdziom ich gdzie nie budziet. Siewodnia takaja jasnaja nocz.

— Jest, palecim, towariszcz podpałkownik — poderwał się sprężyście lejtenant Orłow. Podobnie czynił chyba na odprawach przed nocnymi lotami w czasie wojny, kiedy szykował się do kolejnej wyprawy na pozycje wroga. Przyglądałem się temu sympatycznemu, nieco wybuchowemu i może nadużywającemu różnych przekleństw pilotowi. To była prawdziwa sylwetka pilota frontowego. Ani na chwilę nie zawahał się, a wręcz przeciwnie, z entuzjazmem przyjął trudne zadanie. Orłow lubił coś, co nazywamy brawurą lotniczą.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Bydgoskie wspomnienia

DOKOŃCZENIE

W Malborku, na tamtejszym lotnisku sportowym znaleźliśmy gotowy do lotu samolot typu „Kadett". Postanowiliśmy go na razie pozostawić, a po powrocie do domu zorganizować odpowiednią kolumnę transportową, która zabrałaby go do Bydgoszczy.

Ośrodek nasz był właściwie bez kierownictwa, ponieważ Niwiński, od czasu gdy uzyskał samochód, był stale w terenie. Cierpiała na tym trochę praca ośrodka. Z dużym więc zadowoleniem przyjęliśmy wiadomość, że kierownictwo ośrodka przejmie inż. Wiktor Leja, który lada dzień miał przyjechać do Bydgoszczy. Inżyniera znałem jeszcze z czasów kursu szybowcowego w Gostomiu (był tam w charakterze rzeczoznawcy) i wiedziałem, że to dobry fachowiec i organizator. Ucieszyła nas również wiadomość, że inż. Leja nie ma prawa jazdy...

Ośrodek odżył na nowo. Do Bydgoszczy zaczęli zjeżdżać nowi pracownicy, jak również liczni interesanci, tzn. chętni dzielenia się szybowcami, zwłaszcza tymi z Nakła tj. wyczynowymi. Nowy kierownik słynął z dobrego serca i nikomu nie potrafił odmówić. Dzielił więc nasz „skarb" między inne ośrodki, które nie „odziedziczyły" po hitlerowcach żadnego sprzętu. W ten sposób Ośrodek Bydgoski stał się jakby centralą zaopatrzeniową dla pozostałych ośrodków z całego kraju. Nasz wysiłek, który zapobiegł zniszczeniu szybowców, okazał się teraz jak najbardziej pożyteczny.

Odkładana z dnia na dzień akcja przetransportowania znalezionego w Malborku „Kadetta" stała się sprawą pociągającą wszystkich pracowników ośrodka. Czyżby samolot był taki nadzwyczajny? Nie! Po prostu zazdrościli nam wszyscy, że „tyle jeździmy", a oni muszą kamieniem siedzieć w biurze, więc też chcieli, przynajmniej raz, przewietrzyć się i zobaczyć jak wygląda świat po wojnie. „Kadett" był najlepszą ku temu okazją. Jak już powiedziałem, inż. Leja nie lubił nikomu odmawiać, więc i tym razem zgodził się, że kto chce, może jechać z nami. Tak więc kolumna transportowa swym składem przypominała dzisiejsze wycieczki turystyczne. Jedyna różnica w tym tylko, że jechaliśmy ciężarówką, a więc otwartym wozem. Powoli, bo ciągnęliśmy specjalną przyczepę do transportowania szybowców. Co to była za wspaniała wycieczka, obfitująca w wiele ciekawych i niezapomnianych wrażeń. Również pod względem lotniczym!

Na miejsce przybyliśmy późnym wieczorem. Przygotowani na takie ewentualności, od razu rozpaliliśmy ognisko, a nasze panie zajęły się przygotowaniem smacznej kolacji ze smażonych jaj. Następnego dnia, od wczesnego rana, grupa mechaników przystąpiła do demontażu „Kadetta" i ulokowała go na przyczepie szybowcowej. Pasowało to razem jak pięść do oka, ale trudno, nie było innego wyjścia. Tak objuczeni ruszyliśmy w drogę powrotną, która była stokroć gorsza od poprzedniej. Co chwilę, po przejeździe najmniejszej choćby nierówności, podczas której przyczepa trzeszczała jak walący się dom, trzeba było zatrzymać się i sprawdzić czy można jechać dalej. Najczęściej jednak cała grupa musiała schodzić z ciężarówki i poprawiać ciężki ładunek na przyczepie. Jechaliśmy tak dwa dni, podziwiani przez wszystkich napotkanych ludzi, aż w końcu już przemęczeni, dotarliśmy do domu. Po tym transporcie nie było jakoś ochotników do następnych akcji...

Do wielkich osiągnięć ośrodka można zaliczyć także zorganizowanie pierwszego po wojnie kursu szybowcowego, a następnie otwarcie szkoły szybowcowej w Fordonie. Pierwszym kierownikiem szkoły wraz z całym gospodarstwem został kol. Walman, a po pewnym czasie do szkoły wrócił jej dawny, przedwojenny kierownik kol. Jackowski.

W tym czasie powstała druga szkoła w Inowrocławiu. Prowadzona bardzo sprężyście przez młodego i utalentowanego pilota Remigiusza Jankowskiego zdobyła od razu wiele rozgłosu i uznanie miejscowej ludności. Chętnych do latania tj. do nauki było bardzo dużo zarówno w Bydgoszczy, jak i w Inowrocławiu. Pamiętam przebieg uroczystości w Inowrocławiu, związanej z otwarciem szkoły. Przemawiał m.in. inż. Leja. Po jego wystąpieniu odniosłem wrażenie, że cały Inowrocław zapisze się na kurs latania.

Prawdopodobnie postęp i osiągnięcia naszego ośrodka zaważyły podczas podejmowania decyzji w Ministerstwie Komunikacji, na podstawie której ośrodek nasz został wytypowany na organizatora pierwszego po wojnie unifikacyjnego kursu instruktorów szybowcowych.

Sprawa zorganizowania kursu nie była prosta ani łatwa. Przygotować kwatery dla ponad 30 instruktorów z całego kraju, zapewnić im wyżywienie, sprzęt, obsługę itd. — na to trzeba było wiele czasu, energii, a przede wszystkim pieniędzy. Z tym ostatnim nie było najlepiej. Preliminarz kursu był od dawna złożony w ministerstwie i każdego dnia oczekiwaliśmy przelewu pieniędzy. A tu jak na złość nie przychodziły. Dzień otwarcia kursu zbliżał się bardzo szybko, trzeba było płacić różne zobowiązania, a nie było czym. Ośrodek nie dysponował ani groszem gotówki. Co zrobić, jak zdobyć potrzebne pieniądze? Oto problem, nad którym głowili się wszyscy pracownicy ośrodka. Pewnego dnia wpadł mi do głowy — jak to określili koledzy — wspaniały pomysł. Pochwaliłem się nim przed inż. Leją. Ozłocę pana, rzekł, gdy się to uda. Zatelefonowałem więc do dyrektora PKP w Bydgoszczy i przedstawiłem mu naszą prośbę. Był trochę zaskoczony moją propozycją, a gdy usłyszał ile chcemy pożyczyć, to zupełnie zaniemówił. Zaprosił nas jednak do siebie. Po okazaniu wszystkich dokumentów osobistych i związanych z zorganizowanym kursem i po przeprowadzeniu przyjemnej rozmowy, otrzymaliśmy tak upragnioną gotówkę. Mnie nikt jednak nie ozłocił...

Mając gotówkę, że tak powiem w kieszeni, trzeba było w pierwszym rzędzie nadrobić zaległości w zakupach. Pewnego dnia, mając załadowaną po brzegi ciężarówkę, pędziliśmy szosą fordońską w kierunku szkoły, tj. na lotnisko. Spieszyło się nam bardzo. Przed nami, jak na złość, wlókł się, przeraźliwie wolno, w dodatku środkiem szosy, jakiś drabiniasty wóz, pełen słomy czy też siana i ani rusz nie chciał ustąpić z drogi. Wóz ciągnęła co prawda tylko jedna chuda szkapina, ale gdyby zechciała...

Siedziałem w szoferce obok kierowcy, kol. Pietraszka. Panie, dlaczego tak wolno jedziemy? — mówię do Pietraszka — nie weźmie go pan? — Nie mogę — odparł — bo z drugiej strony jedzie jakiś wojak. Po chwili jednak powiada: — Niech to diabli, spróbuję.

Los zechciał, że mijaliśmy się na wąskiej szosie jednocześnie we trójkę. Wóz ze słomą, czy też z sianem, został nietknięty. Nasz samochód pękł na pół (chodzi oczywiście o skrzynię drewnianą), a wojakowi odleciał cały bok. Kilka sekund po „mijaniu" nasz samochód został otoczony ze wszystkich stron radzieckimi żołnierzami. Początkowo nie chcieli nawet z nami rozmawiać, ale wkrótce sytuacja uległa radykalnej zmianie, gdy zastosowaliśmy niezawodny sposób „przemawiania do sumienia", tj. gdy pokazaliśmy butelki ze spirytusem. Puścić nas jednak nie chcieli. Czto ty Pan, nie chcesz się z nami napić? Rozstaliśmy się jak najlepsi przyjaciele...

Kurs odbył się na „medal". W Brdyujściu tuż nad samą Wisłą, zorganizowaliśmy piękną kwaterę. Mieliśmy własną, wspaniałą kuchnię, prawie kategorii „S". Wszyscy byli bardzo zadowoleni, nawet delegat ministerstwa, inspektor Romuald Flach. Najbardziej podobało się jednak uczestnikom kursu.

Jak było dalej w Ośrodku — nie wiem, bo poszedłem na studia do Gdańska. Po ukończeniu wydziału elektrycznego Politechniki Gdańskiej życie, a raczej skierowanie do pracy nie pozwoliło mi powrócić do umiłowanej pracy w lotnictwie. Żałuję bardzo. Może bym latał dalej i miałbym osiągnięcia sportowe. Kto to wie?

Przyjemnie jest dziś, po tylu latach, wspomnieć o naszych trudach i przy okazji stwierdzić, że to wszystko cośmy wówczas zrobili nie poszło na marne, ale wręcz przeciwnie, stało się podwaliną naszego szybownictwa.

mgr inż. BRONISŁAW BRUSKI

DYREKTOR LZN WYJAŚNIA

Szanowny Panie Redaktorze!

Nawiązując do wzmianki na temat Lotniczych Zakładów Naprawczych w Warszawie, opublikowanej w „Skrzydlatej Polsce" (nr 3 z 1967 r) w artykule „Rekord! Seryjnym „Bocianem" na wysokości 12.560 m n.p.m." przez kierownika Aeroklubu Tatrzańskiego Janusza RUGE, wyjaśniam co następuje:

Nieprawdą jest, że Aeroklub Tatrzański napotkał kłopoty z aparaturą tlenową KP-18 z winy Lotniczych Zakładów Naprawczych w Warszawie. Jeżeli były tego rodzaju kłopoty, to mogły być one spowodowane jedynie bałaganem w tymże aeroklubie i brakiem rozeznania jego kierownictwa w sytuacji, odnośnie której nastąpiła publiczna wypowiedź dyskredytująca działalność naszego zakładu. Nie sądzę bowiem, żeby wypowiedź ta mogła być podyktowana złośliwością, ponieważ do tego również nie było powodów.

Dla uzasadnienia swojej wypowiedzi podaję szczegóły współpracy Aeroklubu Tatrzańskiego z LZN Warszawa w omawianym zakresie na przestrzeni ostatnich 2 lat.

W roku 1965 przyjęliśmy do naprawy za dowodem Pz 455/65 z dnia 2. VI. 65 r. 3 kompletnych aparatów tlenowych KP-18. Sprzęt ten został odesłany do aeroklubu za dowodem Wz 654/65 z dnia 27. VIII. 65 r. (2 komplety) i dowodem Wz 693/65 z dn. 21. IX. 65 r. (3 komplety).

W roku 1966 jedyną partię 5 kompletów omawianej aparatury przekazanej nam za dowodem Aeroklubu Tatrzańskiego Wz 12/66 z dnia 1. VII. 66 r, a dostarczoną nam w dniu 27. VII. 66 r i przyjętą naszym dowodem Pz 576/66 z dnia 2. VIII. 66 r. przekazaliśmy po naprawie za dowodem Wz 630/66 z dnia 10. X. 66 r. w pełnej dostarczonej nam ilości kompletów.

Aparaturę, o której mowa, pokwitował Bogdan Dettloff na podstawie upoważnienia (bez numeru bieżącego) podpisanego przez kierownika Aeroklubu Tatrzańskiego inż. Janusza Ruge.

Już samo zestawienie przytoczonych dat jest wiele mówiące.

Chciałem podkreślić, że publiczne podważanie dobrego imienia naszego zakładu jest dla nas szczególnie bolesne, ponieważ:

1. Sprzęt warunkujący ciągłość pracy w aeroklubach jest w LZN traktowany priorytetowo i nawet w okresie urządzania nowych pracowni działu osprzętu dokładaliśmy starań (i mogę twierdzić, że z pełnym powodzeniem), aby nie powodować trudności w aeroklubach.

2. Mimo, iż zadania ujęte planem produkcji na rok 1966 obejmowały 40 kompletów aparatury KP-18, zakład wykonał 76 kompletów aparatury KP-18 i 4 komplety KP-23. Przekroczył więc o 100 proc. zadania produkcyjne i to w okresie jednoczesnego urządzania nowych pracowni.

Wyjaśniam również, iż minimalny dwumiesięczny cykl naprawy aparatury tlenowej spowodowany jest koniecznością legalizacji butli tlenowych, której dokonujemy poza zakładem w terminach od nas niezależnych.

Jak wynika z powyższego, nie mogła zaistnieć spowodowana przez LZN Warszawa sytuacja, w której Aeroklub Tatrzański czekał od wiosny do zimy roku 1966 na aparaturę tlenową KP-18.

mgr inż. Tadeusz Wiślicki
dyrektor LZN Warszawa

PIERWSZE PROCESY LOTNICZE

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z artykułami w „Skrzydlatej Polsce" o konstruktorze-lotniku inż. Adolfie Warchałowskim warto przypomnieć proces sądowy, który miał miejsce przed ponad 50 laty.

Jak donosiła ówczesna prasa wiedeńska, przed sądem powiatowym w Wiener Neustadt rozpoczęła się 12. XII. 1911 r. sprawa przeciwko lotnikowi inż. Karolowi Warchałowskiemu z oskarżenia lotnika Alberta Lettisa. Akt oskarżenia zarzucał Karolowi Warchałowskiemu, że 29. IX. 1911 r. w czasie lotów na lotnisku w Wiener Neustadt, kiedy Lettis znajdował się jeszcze w powietrzu na wysokości ca 20 m nad samolotem Karola Warchałowskiego, ten ostatni rozpoczął start i wzbijając się „zabrał powietrze" Lettisowi, którego samolot spadł na ziemię i uległ zniszczeniu, a on odniósł rany. Istniał już wówczas międzynarodowy przepis, że lotnicy winni wymijać się względnie lecieć w odległości od siebie co najmniej 50 m, tak w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. Wskutek ominięcia tego przepisu Warchałowski spowodował, że samolot Lettisa „runął nagle w próżnię jak bryła ołowiu". Lotnik szczęśliwym przypadkiem ocalał, lecz odniósł rany, z których musiał się leczyć przez 2 tygodnie. Akt oskarżenia powoływał się nadto na fakt, że nie był to pierwszy wypadek ziekceważenia przepisów przez Karola Warchałowskiego, gdyż przedtem w podobnych okolicznościach spowodował on katastrofę swojego brata Adolfa.

Jako świadków powołano na rozprawę lotników: Ilnera i por. Stohandla. Proces ten zgromadził wielu lotników i sportowców, którzy z zainteresowaniem przysłuchiwali się rozprawie.

Inż. Warchałowski tłumaczył się, że w chwili startu nie mógł widzieć zbliżającego się z tyłu samolotu Lettisa i zarzucał mu brak wprawy w pilotażu, w czym widział wyłączną przyczynę katastrofy.

Po zeznaniach świadków, które wypadły na ogół korzystnie dla Warchałowskiego, sędzia odroczył sprawę w celu zbadania dalszych świadków, którzy na rozprawę się nie stawili. W razie potrzeby miała być dokonana wizja lokalna.

Dalszy ciąg tego procesu miał miejsce przed tym samym sądem w lutym 1912 r. Na wniosek obrońcy oskarżonego, dra Kämpfa, sprawa została przekazana do rozpatrzenia Sądowi Okręgowemu. Widocznie przeciwnicy załatwili ją polubownie, gdyż dalszych śladów tego procesu w prasie nie stwierdziłem.

Edmund Jungowski
Warszawa

PRZELOT WARSZAWA—TOKIO WARSZAWA PO LATACH

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z artykułem „Warszawa — Tokio — Warszawa" („Skrzydlata" nr 44/1966) pozwolę sobie zwrócić uwagę, że Kubiakowi na imię było nie Walery a Leon. Był to mój kolega, rówieśnik (urodzony w roku 1899). Zginął w Warszawie w roku 1941, w czasie nalotu, w dzień na Warszawę, przy ulicy Chocimskiej. Wracającemu z pracy Kubiakowi z budynku, w który uderzyła bomba, spadła cegła na głowę, na skutek czego poniósł śmierć na miejscu.

Autor nie wspomina o tym, że podczas pierwszej próby przelotu do Tokio Orliński wystartował z Paryża na samolocie „Potez-25", z powodu defektu silnika lądował przymusowo w Czechosłowacji i uszkodził poważnie samolot, a do Warszawy powrócił pociągiem.

W tym samym czasie, w maju 1926 r. Francuz Pelletier d'Oisy wylądował w Warszawie na lotnisku mokotowskim, udając się po raz wtóry do Tokio, również na samolocie „Potez-25". Na skutek wypadków majowych lotnisko mokotowskie było terenem walk. Koło samolotu podczas startu wpadło w zasypaną wyrwę po granacie, rozmokłą w czasie deszczów i samolot uległ uszkodzeniu. Pelletier d'Oisy powrócił koleją do Paryża.

Zanim Pelletier zdążył po raz trzeci przygotować się do lotu do Tokio, Bolesław Orliński i Leonem Kubiakiem wystartowali dnia 27. VIII. 1926 r. z Warszawy i powrócili w sobotę dnia 25. IX. 1926 roku o godz. 14.25 na rozkleokotanym Breguet'cie do Warszawy.

Legendarny Breguet XIX wraz z silnikiem poddany został oględzinom i weryfikacji w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa i wykazał poza poważnymi uszkodzeniami śmigła i płatowca — bardzo poważne uszkodzenia silnika, a mianowicie:

1. Wyjątkowo poważne uszkodzenie łożyska korbowego, obsługującego korbowody cylindrów 6-go, 3-go i 11-go:

a) panewka należąca do łba korbowodu nie miała zupełnie kompozycji metalu białego;

b) panewka pokrywy łba korbowego straciła 25 proc. kompozycji metalu na swojej powierzchni;

c) w łożyskach utworzył się duży luz w kierunku promieniowym i osiowym.

2. Wskutek znacznych sił wywołanych uderzeniami 3 śruby sztyftowe przytwierdzające pokrywę łba korbowodu pękły w miejscu, gdzie zaczyna się ich nagwintowanie i spadły do karteru, obijając dolną krawędź tłoka 11. Według oświadczenia st. sierż. Leona Kubiaka, podczas lotu powrotnego, zaczynając od Czyty, zaczęły się wydzielać na siatce filtru pompy smarowej cienkie płytki białego metalu, co dowodziło defektu jednego z łożysk.

3. Panewka łba korbowodu straciła zupełnie biały metal, prawdopodobnie bezpośrednio przed przylotem załogi do Warszawy. W tym samym czasie pękły śruby korbowodowe. Gdyby silnik pracował jeszcze przez parę minut lub jeśliby nawet chwilowo uzyskał pełne obciążenie, pozostałe trzy śruby korbowodowe pękłyby wskutek nadmiernego obciążenia i silnik zostałby poważnie uszkodzony, a właściwie zniszczony, śmigło tym samym przestałoby się obracać, a pilot musiałby natychmiast przymusowo lądować. Następstwa wiadome — do śmiertelnego wypadku włącznie.

Tyle uwag, jeżeli chodzi o częściowe uzupełnienie tego artykułu.

Wszystko to opisane jest w miesięczniku „Lot Polski", czwarty rok wydawnictwa. 1926. Niezależnie od tego obecny byłem na lotnisku w chwili powrotu kpt. Orlińskiego i st. sierż. Kubiaka, jak również byłem świadkiem wypadku kpt. Pelletier d'Oisy. O śmierci Kubiaka dowiedziałem się od Włodzimierza Kubiaka, byłego pracownika lotnictwa, który w czasie okupacji pracował razem z Leonem Kubiakiem, a który zginął na jego oczach.

Z lotniczym pozdrowieniem

Bronisław Ratajczak

JESZCZE O SAMOLOCIE PROF. MESSINGA

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z listem E. Adamskiego, zamieszczonym w numerze 43 „SP" z ub. r. dodam, iż sprawa samolotu-daru prof. Messinga jest bardziej zawikłana niż się wydaje.

Na zdjęciu w książce I. Kolińskiego pt. „Ludowe Lotnictwo Polskie" (str. 32—33) pokazany jest samolot z napisem na kadłubie (Ot polskowo patriota prof. Wolf-Messinga polskomu lotczyku", a nie jak zacytowano w „SP" za stroną 24 książki I. Kolińskiego „Dar profesora Wolfa Messinga dla polskich lotników w ZSRR".

Rzeczywisty tekst napisu wyjaśnia, że nazwisko ofiarodawcy brzmiało Wolf-Messing (i jego pierwsza część była nieodmienna) oraz, że ofiarodawca czuł się Polakiem. Stąd komentarz I. Kolińskiego (na str. 24), że samolot był darem społeczeństwa radzieckiego jest błędny, gdyż raczej należało powiedzieć o polonii radzieckiej.

Swoją drogą warto by było wyjaśnić kim był prof. Messing.

Z wyrazami szacunku
mgr inż. Andrzej Glass

PAMIĘTNIK REFLEKTORZYSTY

Panie Redaktorze!

Pragnę dodać jeszcze trochę do sprawy reflektorów, a mianowicie:

1. W lutym 1939 r. przebywali u nas przedstawiciele niemieccy, którzy oferowali reflektor niemiecki. Przez parę dni komisja polska w składzie kilku oficerów sztabowych i kilku osób cywilnych z Warszawy wyjeżdżała na świecenia z reflektorem niemieckim i dwoma towarzyszącymi reflektorami polskimi. W czasie świeceń wyraźnie można było odróżnić reflektor niemiecki, gdyż smuga jego była ciemniejsza niż naszych reflektorów. Reflektor był zmontowany na przyczepie czterokołowej. Widocznie nic z pertraktacji nie wyszło, gdyż po paru dniach Niemcy odjechali i reflektorów niemieckich u nas nie było.

2. Na ćwiczeniach letnich w czasie od 20 lipca do 21 sierpnia 1939 r. w Czarnowie za Pomiechówkiem przydzielono do naszego plutonu, w celu prób, aparat podsłuchowy. Był to aparat górski, nie pamiętam już dzisiaj jego marki i nie przypominam sobie czy był szwedzki czy szwajcarski. Był to mały aparat transportowany w koszu na plecach przez żołnierza. Muszle montowało się na trójnożnym statywie, obsługiwał go jeden żołnierz. Był to aparat bardzo sprawny i czuły.

Teraz chciałbym napisać parę słów o naszym udziale w kampanii wrześniowej. Od dnia mobilizacji, tj. 24. VIII. 1939 r. aż do dnia dostania się do niewoli niemieckiej, zapisywałem sobie dzień po dniu, co nasza kompania robiła i gdzie przebywała. Taki sobie pamiętnik reflektorzysty. A oto jego fragmenty:

26. VIII. 1939 r., o godz. 18, kompania nasza opuszcza koszary udając się do Warszawy. Wieczorem zbliżamy się do stolicy, przejeżdżamy przez Targówek, skręcamy w lewo na polną drogę, po jakimś czasie zatrzymujemy się i nocujemy.

27. VIII., w niedzielę przed południem, dowódca kompanii major L. Gabriel rozdziela plutony na miejsca zakwaterowania i wyznacza stanowiska świetlne reflektorów. Nasz pierwszy pluton udaje się do Zielonki na kwatery. Nasza stacja reflektorowa BBT 120 jest stacją towarzyszącą, stanowisko świetlne mamy na łąkach między Ząbkami a szosą Radzymińską.

Codziennie o godz. 16 udajemy się z kwatery na nasze stanowisko świetlne, a następnego dnia rano o godz. 6 wracamy do Zielonki. 1 września widziałem pierwszy niemiecki bombowiec zestrzelony koło Zielonki. W nocy z 2 na 3 września użyliśmy jedyny raz reflektorów przeciw samolotowi niemieckiemu, który przelatywał nad Warszawą.

4 września pluton nasz opuszcza Zielonkę. Przez Rembertów udajemy się do Sulejówka, gdzie zarządzono parogodzinny postój. Przed wieczorem stacje rozjeżdżają się na stanowiska świetlne. My udajemy się do Starej Miłosny, gdzie obok szosy biegnącej do Warszawy rozwijamy naszą stację. Rano telefon — udać się na Żoliborz. Zwijamy stację i przez Wawer, Gocławek, Grochów wjeżdżamy na Pragę. Na Pradze ruch, na wszystkich trawnikach i skwerach ludzie kopią rowy przeciwlotnicze. Mostem Kierbedzia przejeżdżamy Wisłę, mijamy Cytadelę i rozwijamy stację na Żoliborzu.

6. września, przed południem, telefon: zwijać stację, koncentracja kompanii w Ząbkach. Gdy dojeżdżamy do Cytadeli, zatrzymuje nas patrol żandarmerii. Nalot. Opuszczamy wóz i stajemy pod murem Cytadeli, bomby lecą w Wisłę i na drugi brzeg w zarośla. Po nalocie — przez most Kierbedzia i Pragę dojeżdżamy do Ząbek, gdzie już znajduje się część kompanii. Gdy wszystkie stacje przybyły na miejsce, fasujemy suchy prowiant i papierosy. Robiło się już ciemno, gdy padł rozkaz „do odjazdu, obsługa na wozy". Wszyscy ładują się na swoje wozy i kompania rusza... ale to już dalsza historia.

Pozostaję z szacunkiem
Jan Rutkowski

WALKA POWIETRZNA NAD GRÓJCEM

Drogi Panie Redaktorze!

Interesuję się walkami polskich lotników w okresie II wojny światowej. Pragnąłbym poznać nazwisko pilota, który — jak słyszałem — 8 września 1939 roku zestrzelił nad Grójcem 3 niemieckie bombowce. Według relacji mojego ojca odbyło się to w następujący sposób.

W przededniu II wojny światowej zaczęto intensywnie budować lotnisko Słomczyn oddalone od Grójca o 3 km. I choć budowy nie zdążono zakończyć, samoloty mogły jednak startować i lądować. 8 września 1939 roku nad Grójcem przeleciała grupa bombowców niemieckich (prawdopodobnie 9 sztuk) w kierunku Warszawy. Jeden z pilotów polskich wystartował na jedynej maszynie, jaka mogła walczyć. Niemcy przelecieli nad Grójcem w kierunku Warszawy, ale po kilku kilometrach zawrócili nad Grójec. Polski pilot poprowadził swą maszynę nad samą ziemią wzdłuż drogi wysadzonej topolami. Bombowce nadlatywały trójkami. Polak jak błyskawica uderzył w pierwszą trójkę zapalając dwa bombowce, z których jeden rozerwał się w powietrzu, a drugi po poprawce spadł na ziemię. Niemcy rozlecieli się na wszystkie strony ostrzeliwując gęsto myśliwca. Widać było smugi pocisków skierowane w kierunku myśliwskiego samolotu. Polak pogonił następnie kilka kilometrów za trzecim bombowcem i strącił go. Walka z bombowcami trwała kilka minut. Oglądało ją dużo ludzi (był to dzień targowy). Pilot po walce wylądował na lotnisku i przyjechał do Grójca motocyklem.

W sumie polski pilot zestrzelił w jednym locie 3 bombowce, z czego jeden rozerwał się w powietrzu, drugi zapalił się na ziemi, a trzeci wylądował lecz załogę schwytali ludzie uzbrojeni w kosy i widły. Niemcy mieli pistolety, jednak nie strzelali. Zabrało ich wojsko.

Ciekawy jestem nazwiska i dalszych losów dzielnego pilota. A może ktoś z czytelników był świadkiem lub słyszał o opisanym przeze mnie wydarzeniu?

Wiesław Piwowarski
PTR Nowy Staw
pow. Malbork

KRYSTYNA WÓJTOWICZ — Lubin, ul. Głogowska 6/16. Ma lat 16, interesuje się lotnictwem, szczególnie spadochroniarstwem. Zbiera widokówki lotnicze oraz zdjęcia polskich i zagranicznych lotników. Pragnie korespondować na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z całej Polski.

*

ANDRZEJ I. HOLEWKA — Komorowice 222, pow. Bielsko-Biała, woj. katowickie. Jest uczniem Technikum Hutniczego. Interesuje się lotnictwem sportowym (szczególnie) i modelarstwem. Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami o podobnych zainteresowaniach. Chciałby ponadto wymieniać z nimi książki i czasopisma lotnicze. Bardzo chętnie nawiązałby kontakt z kolegami ze Związku Radzieckiego oraz krajów socjalistycznych. Język obcy — rosyjski.

STANISŁAW LĘGIEĆ — Rudzica 124, pow. Bielsko-Biała, woj. katowickie. Jest uczniem piątej klasy Technikum Mechanicznego, ma lat 18. Interesuje się lotnictwem sportowym, wojskowym i komunikacyjnym. Zbiera widokówki lotnicze. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby korespondować z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy. Języki obce — angielski i rosyjski.

LOTNICTWO SPRZED LAT

Jacek Zegarski — Gdańsk Wrzeszcz. Dokładny życiorys znanego polskiego pilota Bolesława Orlińskiego opublikowaliśmy w ramach „Małej Encyklopedii lotników polskich" w numerze 34-35 „Skrzydlatej Polski" z datą 26. VIII. — 3. IX. 1962 r.

Adresów prywatnych nie podajemy. Korespondencję do Bohdana Arcta prosimy przesłać pod adresem naszej redakcji. Doręczymy ją adresatowi.

Mirella Zbroniec — Poznań. Odpowiadając na pytanie — czy Maria Wardasówna była szybowniczką? — informujemy, iż w roku 1932 uzyskała ona w Polichnie podkategorię C (patrz — „SP" nr 51—52 z 1962 r.). Na pytanie odpowiedzieć więc trzeba twierdząco. Przypominamy przy okazji, iż Maria Wardasówna znana była bardziej jako pilot samolotowy.

Nic natomiast nie wiemy o rzekomym istnieniu polskiego szybowca o nazwie „Świerszczyk". Taką nazwę nosi natomiast radiostacja szybowcowa, używana jeszcze obecnie w aeroklubach.

Andrzej Bujnowski — Nidzica. Radzieckim pilotem myśliwskim z okresu II wojny światowej, który może poszczycić się największą ilością zestrzeleń, jest Iwan Kożedub. Zestrzelił on 62 samoloty nieprzyjacielskie.

O Ludowym Lotnictwie Polskim i jego udziale w II wojnie światowej obszernie traktuje książka Izydora Kolińskiego „Ludowe Lotnictwo Polskie".

SZKOŁY TECHNICZNE

Mieczysław Kobierski — Wschowa, Ryszard Jarzębowski — Sopot. Średnią cywilną szkołą techniczno-lotniczą są Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław, ul. Kielcowska 43—53. W LZN istnieje technikum dla absolwentów szkół podstawowych (5-letnie) i dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych (3-letnie) oraz zasadnicza szkoła zawodowa (3-letnia) dla absolwentów szkół podstawowych. Przy LZN istnieje internat. W sprawie przyjęć do jednej z tych szkół należy zwracać się bezpośrednio pod wskazanym tu adresem.

Oficerską szkołą techniczno-lotniczą jest Techniczna Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Nauka w niej trwa 3 lata. Kandydaci do tej szkoły winni legitymować się świadectwem dojrzałości (maturą). Informacji w sprawie przyjęć do TOSWL jak również do wszystkich szkół oficerskich udzielają wszystkie Komendy WKR lub WKW.

ZBIERAMY ZNACZKI

ALBANIA. Z okazji lądowania radzieckiej stacji kosmicznej „Łuna-10" na Księżycu wydano tu serię złożoną z 4 znaczków. Znaczki za 20 c i 70 c przedstawiają stację kosmiczną w locie, zaś za 30 i 80 c — trasę lotu stacji.

*

BUŁGARIA. Wydano tu blok ze znaczkiem 60 st. z reprodukcją stacji „Łuna-9".

*

MALEDIWY. Ukazała się tu w obiegu seria złożona z 6 znaczków, o wartościach nominalnych 10, 25, 50 l., 1, 2, 5 r., poświęcona zdobywaniu Kosmosu.

*

MAURETANIA. Wydano tu znaczek lotniczy o wartości nominalnej 100 f z reprodukcją satelity francuskiego D1.

*

PARAGWAJ. Wprowadzono tu do obiegu 8-mio znaczkową serię pod nazwą: „Udział Włoch w zdobywaniu Kosmosu". Seria składa się z 5 znaczków dla poczty zwykłej i z 3 dla poczty lotniczej. Reprodukujemy znaczki dla poczty zwykłej. Poszczególne wartości całej 8-mio znaczkowej serii przedstawiają: za 10 c i lotniczy za 36 g — satelitę „San Marco I", za 15 c i lotniczy 18,15 g — podobiznę Leonarda da Vinci oraz model latającej maszyny, za 20 c i lotniczy za 12,45 g — marszałka Balbo oraz trasę jego lotów, zaś znaczki za 30 c i 50 c — pływające wyrzutnie rakietowe na Oceanie Indyjskim.

BOGUSŁAW KUROWSKI

W lotniczej KSIĘGARNI

NOWOŚCI WYDAWNICZE WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI NA ROK 1967

Czesław Golański, Janusz Krasicki, Andrzej Pazio ● SZKOLENIE SZYBOWCOWE — PRZEPISY LOTNICZE.

Autorzy omawiają w książce podstawowe wiadomości z prawa lotniczego, którego znajomość jest niezbędna dla pilotów szybowcowych oraz najnowsze aktualnie obowiązujące przepisy wykonywania lotów szybowcowych. Uzupełnieniem jest omówienie przepisów sportowych w odniesieniu do lotnictwa szybowcowego. Praca przeznaczona jest dla kandydatów na pilotów szybowcowych, pilotów szybowcowych oraz instruktorów szybowcowych.

Bogusław Kalestyński ● LOTNICTWO NA CO DZIEŃ.

Książka zawiera wiadomości dotyczące zadań i planów lotnictwa cywilnego: komunikacyjnego, gospodarczego i sanitarnego, jego historii i rozwoju. W części drugiej omówione zostały zagadnienia techniczne: zasady lotu samolotu, nawigacji, pilotażu i meteorologii lotniczej. Praca jest bogato ilustrowana rysunkami i fotografiami.

Wacław Litwinowicz ● NOWOCZESNY TRANSPORT LOTNICZY.

W książce omówiono zasady organizacji i ekonomiki w lotniczym przewozie towarów. Podano w niej zarys rozwoju transportu powietrznego na Zachodzie. Dokonano również przeglądu obecnie stosowanych samolotów transportowych oraz urządzeń za i wyładunkowych, portów lotniczych itp. Praca przeznaczona jest dla personelu lotniczego i organizatorów transportu.

Wiesław Schier ● MINIATUROWE LOTNICTWO, CZĘŚĆ II. Budowa modeli redukcyjnych.

Książka należy do cyklu wydawniczego „Miniaturowe lotnictwo" i stanowi jego dalszy ciąg, na znacznie wyższym poziomie. Podaje ona wskazówki dla modelarzy zaawansowanych. Omawia budowę modeli bardziej skomplikowanych samolotów, szybowców jedno-, dwu- a nawet czterosilnikowych.

Maria Schier, Wiesław Schier ● WAKACJE Z LATAWCEM.

Książka, napisana w formie przystępnej czytanki dla dzieci, podaje sposoby budowy różnych typów najprostszych modeli latających — latawców i balonów: Obok danych „technicznych" i dokładnych planów budowy oraz opisu kolejnych czynności, autorzy podają sposoby organizowania różnych gier i zabaw przy wykorzystaniu własnoręcznie zbudowanych latawców, spadochronów, balonów czy rakiet. Podają również garść ciekawostek z historii latawca oraz elementarne wiadomości z teorii lotu, zbliżając w ten sposób młodych czytelników do spraw techniki, a lotnictwa w szczególności.

Marcin Schmidt ● SZKOLENIE SZYBOWCOWE — METEOROLOGIA LOTNICZA.

Autor omawia w książce kolejno poszczególne czynniki meteorologiczne warunkujące pogodę oraz najważniejsze procesy zachodzące w atmosferze zależnie od pory roku, rodzaju podłoża, szerokości geograficznej itp. Szczególną uwagę autor zwróci na te elementy pogody, które mają wpływ na przebieg lotów szybowcowych. Praca przeznaczona jest przede wszystkim dla kandydatów na pilotów i instruktorów szybowcowych.

Tadeusz Śliwak ● SZKOLENIE SZYBOWCOWE — HIGIENA LOTNICZA.

Broszura jest kolejną pozycją z cyklu „Szkolenie szybowcowe". Autor w popularny sposób ujmuje elementarne zagadnienia medycyny lotniczej w aspekcie lotów szybowcowych. Podaje podstawowe zasady higieny, których przestrzeganie podnosi kondycję pilota szybowcowego. Broszura ilustrowana jest prostymi rysunkami schematycznymi, ułatwiającymi zrozumienie treści.

Witold Tracz ● SPORT SPADOCHRONOWY.

Książka zawiera wyczerpujące wiadomości niezbędne dla kandydatów na skoczków spadochronowych oraz dla skoczków spadochronowych pragnących podnieść technikę wykonywania skoków. Autor porusza takie zagadnienia, jak budowa spadochronów, osprzęt spadochronowy, teoria skoków. Następnie omawia technikę wykonywania skoków spadochronowych podstawowych oraz specjalnych, wyczynowych i ratowniczych, zasady organizacji skoków, przygotowanie naziemne skoczków do uprawiania sportu spadochronowego (ćwiczenia, trening), podstawy higieny i bezpieczeństwa skoków.

Janusz Wojciechowski ● ZDALNE KIEROWANIE MODELI, CZĘŚĆ I. Jak zbudować kierowany radiem model samochodu, statku i samolotu.

Książka opisuje budowę amatorskimi środkami całkowicie tranzystorowego urządzenia do kierowania na odległość wybranego modelu (jednego z pięciu): statku, jachtu, samochodu, szybowca bądź samolotu. Oprócz dokładnych wskazówek na temat budowy i regulacji urządzenia radiowego, omówiono możliwości ulepszeń. Dalsze rozdziały omawiają zasady projektowania, budowy oraz pilotażu radiomodeli wszelkiego rodzaju. Zamieszczono też przegląd najlepszych radiomodeli świata.

Janusz Wojciechowski ● ZDALNE KIEROWANIE MODELI, CZĘŚĆ II. Poradnik radioamatora i modelarza.

Książka przedstawia w sposób systematyczny aktualny stan techniki radiomodelarskiej na świecie i wskazuje perspektywy jej rozwoju. Zawiera opisy wszelkich systemów i urządzeń stosowanych w technice zdalnego kierowania modeli oraz zasady ich działania objaśnione licznymi schematami i rysunkami. Praca jest przeznaczona dla instruktorów modelarstwa i zajęć politechnicznych z zakresu radiotechniki, automatyki i radiotelemechaniki.

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Federation Aeronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 1025 T-57

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

SAMOLOTY JUGOSŁOWIAŃSKIE

Na lotniskach sportowych Jugosławii spotyka się mało u nas znane samoloty produkcji tego kraju.

KB-11 „Branko". Silnik Lycoming 0-435-I o mocy 185 KM. Rozpiętość — 10,6 m, długość — 8,22 m. Ciężar własny — 905 kG, całkowity max. — 1 400 kG. Prędkość max. — 285 km/h, przelotowa — 245 km/h, min. — 98,5 km/h. Pułap — 4 100 m. Zasięg — 950 km. Rozbieg — 320 m. Dobieg — 180 m.

„Kurir" z silnikiem „Minor-6-III" produkowanym w Jugosławii z licencji CSRS. Jest on używany do holowania szybowców i lotów aeroklubowych.

Po-2, również z silnikiem licencyjnym „Minor-6-III". Nowy silnik zmienił nieco wygląd tego popularnego u nas samolotu.

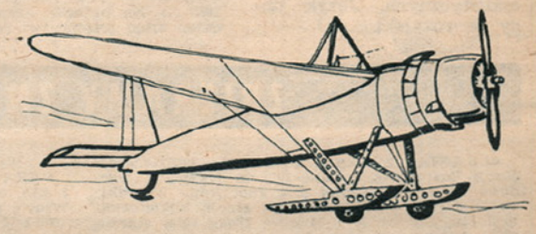
LEDERLIN - 380 L SAMOLOT AMATORSKI

Francuski samolot turystyczny zbudowany przez F. Lederlina w oparciu o układ Mignet. Skrzydła konstrukcji drewnianej pokryte płótnem. Kadłub spawany z rur stalowych. Podwozie z goleniami sprężystymi i kołami niskiego ciśnienia 380 × 150 mm. Rozstaw kół — 2,05 m. Silnik Continental C-90-14F o mocy 90 KM. Śmigło drewniane 2-łopatowe o stałym skoku (1,37 m) i średnicy (1,7 m). Zakryta kabina 2-osobowa, z miejscami obok siebie. Płat przedni przestawialny w zakresie 0—12°, tylny — zaklinowany na stałe z kątem 6°. Profil płata — Mignet 3-40-13. Samolot ma bardzo dobre własności lotne.

Rozpiętość przedniego płata — 7,92 m (9,92 m²), tylnego — 6 m (7,43 m²). Długość — 4,77 m, wysokość — 1,97 m. Ciężar własny — 365 kG, całkowity — 600 kG. Prędkość przelotowa — 180 km/h, długość startu — 45 m, wznoszenie — 4 m/s, czas trwania lotu — 4 h.

„PHOENIX" — SAMOLOT FILMOWY

W ub. r. opisywaliśmy w „SP" amerykański film lotniczy „The Flight of the Phoenix". Film mówił o katastrofie na pustyni 2-kadłubowego 2-silnikowego samolotu transportowego. Został on przez rozbitków przekształcony w samolot jednokadłubowy, na którym uratowali się: dzielny pilot w otwartej kabinie i pasażerowie leżący na skrzydłach. Otóż samolot ten został rzeczywiście zbudowany dla celów filmu w wytwórni Talimantz, pod nazwą „Phoenix". Była to składanka: skrzydła od samolotu Beechcraft C-45, silnik Pratt-Whitney R-1340 (550 KM) od samolotu T-6, kadłub i usterzenie konstrukcji drewnianej ze sklejkowym pokryciem. Rozpiętość — 12,8 m, długość — 13,72 m. „Phoenix" zaprojektowany przez O. Timm'a latał zupełnie dobrze, lecz 8.VII.1965 r. uległ katastrofie przy lądowaniu, podczas której zginął pilot P. Mantz. Tak zakończył swoją karierę specjalny samolot filmowy.



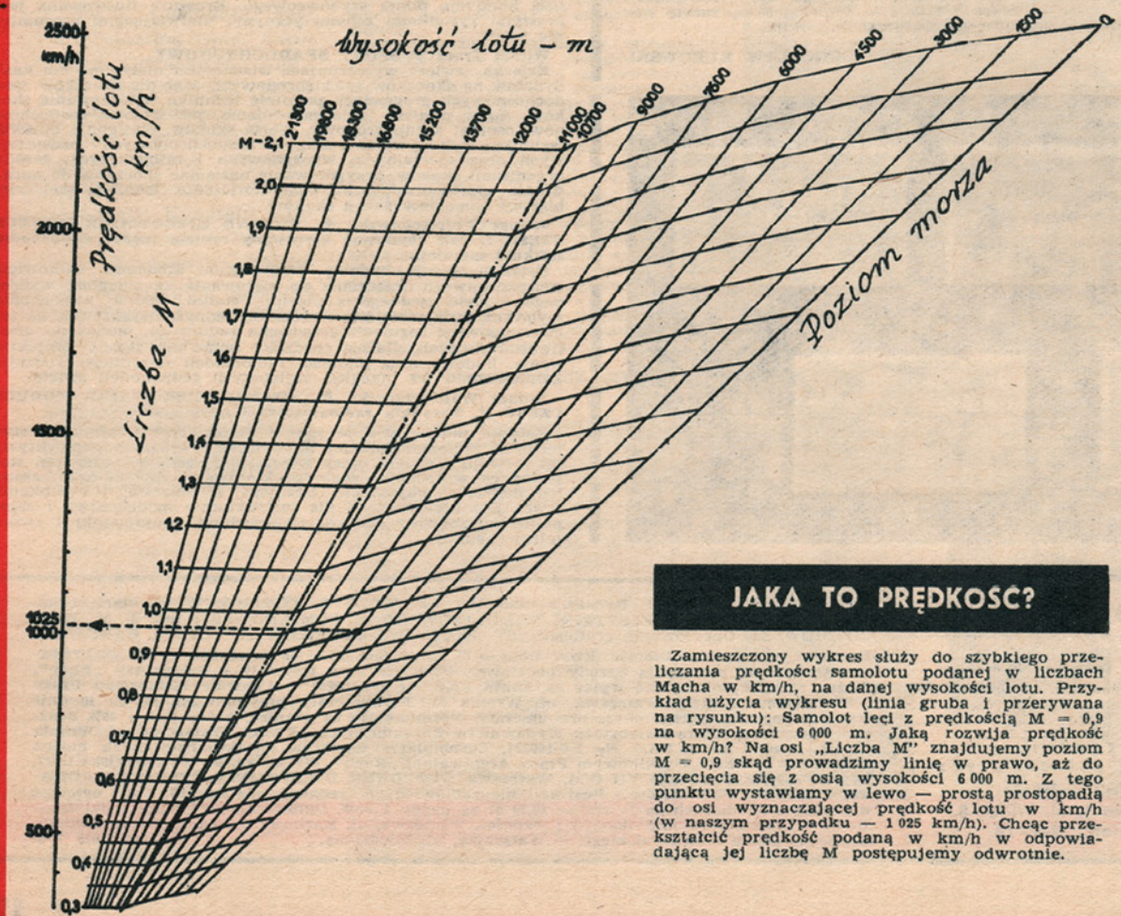
PIERWSZE W EUROPIE

W porcie lotniczym w Kopenhadze zainstalowano pierwsze w Europie teleskopowo wysuwane, kryte dojście pasażerskie do samolotów, opracowane przez zakłady holenderskie „Aviolanda". 4 dalsze urządzenia tego rodzaju w br.

MIĘKKI PŁAT

Zakłady Dornier w NRF prowadzą prace nad miękkim płatem. Ma to być szybowiec transportowy holowany przez śmigłowiec i po odczepieniu kierowany zdalnie do lądowania. Prototyp ma rozpiętość — około 8,5 m i wysokość 6 m. Próby w locie prowadzone są we Francji.

JAKA TO PRĘDKOŚĆ?



Zamieszczony wykres służy do szybkiego przeliczania prędkości samolotu podanej w liczbach Macha w km/h, na danej wysokości lotu. Przykład użycia wykresu (linia gruba i przerywana na rysunku): Samolot leci z prędkością M = 0,9 na wysokości 6 000 m. Jaką rozwija prędkość w km/h? Na osi „Liczba M" znajdujemy poziom M = 0,9 skąd prowadzimy linię w prawo, aż do przecięcia się z osią wysokości 6 000 m. Z tego punktu wystawiamy w lewo — prostą prostopadłą do osi wyznaczającej prędkość lotu w km/h (w naszym przypadku — 1 025 km/h). Chcąc przekształcić prędkość podaną w km/h w odpowiadającą jej liczbę M postępujemy odwrotnie.